

Ônibus^{SOU}



REVISTA DA FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE SÃO PAULO
MAIO/JUNHO, 2021. EDIÇÃO 29

À BEIRA DO CAMINHO

*Com prejuízos superiores a R\$ 13 bilhões
no transporte por ônibus, setor propõe uma
reestruturação do atual modelo de gestão*

INSTITUCIONAL

O papel da FETPESP na defesa do setor de transportes de passageiros

ENTREVISTA

Renato Campestrini, advogado e especialista em Trânsito, Mobilidade e Segurança

PARCERIA

FETPESP fecha convênio com a CAEPTOX para realização de exame toxicológico

RES PONSÁ BILIDADE DE

Pratique
no trânsito.

CAMPANHA

Inverno Solidário

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) mais uma vez se solidariza com a população menos favorecida e convida os Sindicatos que a compõem e as empresas de transporte de passageiros associadas a organizarem em suas cidades e instalações campanhas para arrecadar agasalhos.

MÃOS À OBRA:
incentive, participe,
colabore, envolva-se!



Como participar?

Bastam boa vontade, disposição e criatividade para organizar campanhas e postos de coleta.



O que doar?

Agasalhos, calçados e cobertores novos ou em bom estado de conservação.



Para quem doar?

As doações devem ser encaminhadas pelas próprias empresas, de acordo com seu critério, aos Fundos Sociais de Solidariedade, a entidades assistenciais, aos próprios colaboradores, a hospitais, albergues, hospitais, creches etc.



DIVULGAÇÃO

O balanço final da arrecadação deve ser enviado, para efeito de registro e divulgação na Revista Sou + Ônibus, até o dia **25 DE JULHO**, para o e-mail entrepanteses@uol.com.br e deve conter as seguintes informações:

- Número de peças arrecadadas
- Instituições beneficiadas
- Três fotos em boa resolução.

INFORMAÇÕES: diretoria@fetpesp.org.br



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

REESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO, QUESTÃO DE SOBREVIVÊNCIA!

Não é novidade que o transporte público por ônibus vem enfrentando a sua mais desafiadora fase. O setor, que já vinha sofrendo com o declínio da demanda e com a receita baseada exclusivamente no pagamento da tarifa dos passageiros, foi fortemente afetado com o surto da pandemia do covid-19, somando um prejuízo acumulado de R\$ 13 bilhões de reais.

Diante desse cenário desolador, o setor vem se mobilizando e lutando pela reestruturação do transporte público, agora com o apoio da Frente Nacional de Prefeitos (FNP) que, em sua 80ª reunião, no dia 20 de maio, aprovou uma ampla mobilização nacional dos gestores municipais em favor da reorganização dos atuais serviços de transporte público urbano, como caminho para solucionar os problemas estruturais do setor evidenciados pela pandemia.

As propostas de reestruturação, aprovadas por unanimidade pelos prefeitos, foram trazidas pelo Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana, pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) e pela Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANP Trilhos), entre outras entidades presentes na reunião.

“Apresentamos um projeto para a criação de um marco legal visando à reestruturação do transporte público, com foco em melhorar a qualidade, oferecer maior transparência e tarifas módicas para o passageiro. Além disso, não desistiremos do apoio emergencial. Sem ele, o ser-

viço não vai resistir por muito tempo”, ressaltou Otávio Cunha, presidente executivo da NTU, que apresentou a proposta do marco legal aos prefeitos. O apoio emergencial se refere ao pleito de R\$ 5 bilhões ao ano para o financiamento das gratuidades dos passageiros idosos, conforme determinado na Constituição Federal, que foi aprovado pelos prefeitos na reunião e será agora encaminhado ao governo federal.

De acordo com o superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Luiz Carlos Néspoli, as proposições do marco legal do transporte público se baseiam em três pilares: qualidade e produtividade, financiamento e regulação e contratos. Em seu artigo, publicado nesta edição, Néspoli fala da importância da reestruturação do transporte público e detalha cada um desses três pilares.

Reorganização do segmento; o papel e a importância da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) na defesa do setor; a comemoração dos 80 anos do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP); e as importantes alterações no Código de Trânsito Brasileiro que afetam diretamente os motoristas profissionais, são alguns dos destaques desta edição da Sou + Ônibus.

Embarque conosco e boa viagem!

A EDITORA.



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
Fax (11) 3179-1070
www.fetpesp.org.br

PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Mauro Artur Herszkowicz

VICE-PRESIDENTES RODOVIÁRIOS

Cláudio Nelson Calhau Rodrigues de Abreu
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)

Gentil Zanovello Affonso
Antonio João Pinto dos Santos
João Carlos Camilo de Souza

CONSELHO FISCAL (SUPLENTES)

Roberto Cancian
Júlio Luiz Marques

SOU + ÔNIBUS

EDITORA RESPONSÁVEL
Denise Nicolini (MTb 13.330)
entrepareses@uol.com.br

PROJETO GRÁFICO E EDITORAÇÃO Duo Design

CONSELHO EDITORIAL
Anderson Oliveira
Denise Nicolini
Francisco Hélio Ferreira Da Silva
Regina Helena Teixeira

CANAL DE COMUNICAÇÃO
Artigos, reportagens e sugestões devem ser enviadas para o e-mail
entrepareses@uol.com.br

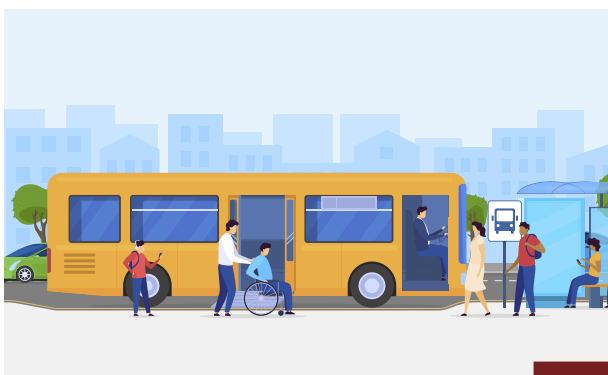
A Revista **SOU + ÔNIBUS** é uma publicação bimestral e está disponível no site www.fetpesp.org.br. Ela não se responsabiliza pelos conceitos emitidos nos artigos assinados ou por qualquer conteúdo comercial, este último de inteira responsabilidade do anunciante.

ENTREVISTA 6

Renato Campestri, advogado e especialista em
Trânsito, Mobilidade e Segurança

INSTITUCIONAL 10

O papel da FETPESP no setor de transporte de passageiros

**MOBILIDADE URBANA 12**

Reestruturação do transporte público

EM MOVIMENTO 16

BRT ABC, um novo conceito em transporte

DESTAQUE 18

SETPESP, há oito décadas se reinventando

**PONTO DE VISTA 22**

O futuro do transporte público

TRÂNSITO SEGURO 23

FETPESP faz parceria com a CAEPTOX para realização de
exame toxicológico

SEST SENAT

- 24 • Fisioterapia pós-covid para motoristas
- 26 • São Carlos ganha Unidade do SEST SENAT

27 RESPONSABILIDADE SOCIAL

Radial Transporte estimula o voluntariado

SUSTENTABILIDADE

- 28 • Programa Despoluir intensifica suas atividades
- 30 • Iniciativas sustentáveis no transporte público

**31 FIQUE POR DENTRO**

Vacinação contra a Covid-19, alento
para os profissionais do transporte

32 ARTIGO

Ônibus a hidrogênio

**35 QUALIDADE DE VIDA**

Motorista, a pandemia da Covid-19
o está deixando mais tenso?

36 CIRCULANDO

ATENDE – Um projeto de sucesso



RENATO CAMPESTRINI

ADVOGADO E ESPECIALISTA EM
TRÂNSITO, MOBILIDADE E SEGURANÇA

NOVA LEI DE TRÂNSITO MUDA REGRAS PARA MOTORISTAS PROFISSIONAIS

“A despeito da flexibilização das regras do CTB, é importante que os motoristas sejam prudentes, não só para evitar a aplicação de penalidades, mas também para preservar a sua vida e a vida dos demais usuários”

D

e acordo com o advogado e especialista em Trânsito, Mobilidade e Segurança, Renato Campestrini, os números de mortos e de pessoas sequeladas no trânsito brasileiro são superiores aos de conflitos armados ao redor do mundo, sobrecarregando, assim, a Saúde Pública, que necessita de um número elevado de leitos para atender às demandas.

Entretanto, segundo o advogado, esse cenário em que 90% dos acidentes no país têm como causa a falha humana, pode ser alterado com uma mudança de cultura e de comportamento. “O esforço para isso é de todos, e é preciso dar início a esse processo de mudança o quanto antes”, enfatiza.

No dia 12 de abril de 2021 entrou em vigor a Lei nº 14.071/2020, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e flexibilizou algumas regras. Em entrevista à revista Sou + Ônibus, Renato Campestrini fala sobre as principais modificações que afetam diretamente os motoristas profissionais.

AS NOVAS REGRAS PARA O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO SÃO POSITIVAS PARA A SEGURANÇA VIÁRIA?

RENATO – Em alguns aspectos as alterações são positivas, em outros, nem tanto. O aumento na pontuação, por exemplo, é algo discutível a partir do momento em que o número de infratores contumazes não passa de 5% do total.

Para quem exerce a atividade remunerada, já existia uma possibilidade de maior tolerância para a pontuação, levando-se em conta a previsão da reciclagem preventiva ao atingir 14 pontos, em que é zerada a pontuação e se pode ir até os 20 pontos novamente, logo, isso significa 34 pontos, um limite bem elástico.

O aumento no prazo de validade do exame de aptidão física e mental também tem seu viés questionável notadamente em relação aos dez anos de validade do documento.

Em contrapartida, temos avanços como a questão do recall não atendido que impede o licenciamento do veículo; a não pontuação para as infrações administrativas; a regra do transporte de crianças em motocicletas e veículos automotores; e a obrigação de criar as escolas públicas de trânsito nos estados e municípios são itens positivos.

QUAL O IMPACTO DAS MUDANÇAS PARA OS MOTORISTAS PROFISSIONAIS?

RENATO – Para os condutores profissionais, sem dúvida o aumento na pontuação para ter o direito de dirigir suspenso, independentemente da gravidade da infração cometida, é algo positivo, ao mesmo tempo em que também é arriscado, pois maior tolerância para quem comete um deslize involuntário é admissível, mas, para quem tem um comportamento equivocados na condução, é um risco.

É importante destacar que um acidente de trânsito quase sempre tem origem em uma infração de trânsito que deu errado. Também é um problema a menos a alteração na regra segundo a qual, quando uma irregularidade vier a ser encontrada no veículo e ela não impactar na segurança, o veículo poderá continuar o trajeto com um prazo de até 30 dias para ser regularizado.

O QUE MUDA COM RELAÇÃO AO EXAME TOXICOLÓGICO?

RENATO – A primeira grande alteração diz respeito ao fato de que se estabeleceu um enquadramento, uma penalidade para aquele motorista das categorias C, D ou E que conduz um veículo que necessita de tais categorias sem passar pelo exame toxicológico.

Também apenas da mesma forma quem exerce atividade remunerada, habilitado nessas categorias e na renovação não comprova a realização do exame toxicológico intermediário, que deve ser feito a cada dois anos e seis meses para condutores com idade inferior a 70 anos. Ambas as situações são classificadas como infrações de natureza gravíssima, com multa pecuniária de R\$ 1.467,35 e suspensão do direito de dirigir por três meses.

Os prazos e cumprimentos da apresentação do exame toxicológico foram alterados para o início no mês de junho, com prazo final de cumprimento em dezembro/2021, considerando-se o período de obtenção/renovação da CNH do profissional que exerce suas atividades na condução de veículos que necessitam das categorias C, D ou E.

O condutor flagrado no exame toxicológico tem direito de contraprova e recurso administrativo, sem efeito suspensivo no caso de resultado positivo. O cancelamento da suspensão do direito de dirigir está condicionado à apresentação de resultado negativo em novo exame.

Em linhas gerais, a Deliberação CONTRAN 222/2021 estabelece:

- Após a coleta do material, o laboratório tem 24h para inserir a informação no RENACH;
- A coleta, para efeitos de fiscalização, é considerada exame periódico;
- Até 31/12/2021, a inserção da informação do resultado do exame toxicológico no RENACH deverá ocorrer dentro de 25 dias contados da coleta;
- Para aplicação da penalidade do artigo 165-B, o prazo-limite do exame toxicológico periódico será em função do mês da data de validade da CNH do condutor;
- O prazo-limite do exame toxicológico permanece, independentemente do prazo de renovação da CNH;
- Condutor C, D ou E na condição de quem Exerce Atividade Remunerada (EAR), cuja validade da CNH seja anterior a 12/10/2023, não será autuado por não realizar o exame toxicológico periódico.

DE ACORDO COM O NOVO CTB, A PENALIDADE DE SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR SERÁ IMPOSTA EM QUE CASOS?

RENATO – A suspensão do direito de dirigir será aplicada aos casos dos condutores que ultrapassam os limites de pontuações, condicionados à existência de infrações gravíssimas ou não para os que não exercem atividade remunerada (40 pontos sem infrações gravíssimas, 30 com uma infração gravíssima e 20 pontos para duas ou mais infrações gravíssimas).

“Para aqueles que exercem atividade remunerada, a suspensão será aplicada ao atingir 40 pontos, independentemente da gravidade da infração”

Já para aqueles que exercem atividade remunerada, a suspensão será aplicada ao atingir 40 pontos, independentemente da gravidade da infração, com a possibilidade de, ao atingir 30 pontos, realizar a reciclagem preventiva para zerar a pontuação e novamente poderá ir até os 40 pontos, perfazendo um total de 70.

A novidade da Lei nº 14.071/2020 quanto à suspensão do direito de dirigir diz respeito às infrações autossuspensivas por parte dos órgãos autuadores que as aplicam. Por exemplo, em uma via municipal, o condutor que exceder o limite de velocidade em mais de 50% terá o direito de dirigir suspenso pelo órgão municipal e não mais pelo estado, o que igualmente vale para a condução de motocicleta sem capacete, entre outras infrações que por si sós suspendem o direito de dirigir.

QUAIS SÃO AS MUDANÇAS COM RELAÇÃO À VALIDADE DO EXAME PARA A RENOVAÇÃO DA CNH?

RENATO – A mudança na validade do exame para renovação da CNH também sofreu alterações com a Lei nº 14.071/2020. Independentemente do exercício da atividade profissional ou não, o exame passou a valer por 10 (dez) anos para condutores até 50 anos de idade, cinco anos para condutores entre 50 e 70 anos e três anos para condutores acima de 70 anos.

É importante destacar que esses prazos estão sujeitos à análise do perito examinador, o qual poderá, diante de indícios de deficiência física ou mental, progressividade de doença, atribuir prazos inferiores.

QUAIS AS NOVIDADES COM RELAÇÃO A PONTUAÇÃO, MULTAS, DESCONTOS E CONVERSÃO DA MULTA EM PENALIDADE DE ADVERTÊNCIA?

RENATO – Quanto à pontuação, as alterações dizem respeito aos novos limites estabelecidos para que o condutor tenha o direito de dirigir suspenso, estabelecido o teto de 40 pontos para aqueles que não possuem qualquer infração gravíssima no prontuário, 30 pontos para aqueles que possuem uma infração gravíssima registrada e 20 pontos para aqueles que têm duas ou mais infrações gravíssimas registradas.

Para condutores que exercem atividade remunerada, são 40 pontos, independentemente da gravidade da infração cometida. É necessário lembrar que processos de suspensão do direito de dirigir ainda não finalizados, ou seja,

"A participação no curso não é obrigatória, mas se recomenda que o condutor participe, pois é uma oportunidade de reciclar conhecimentos e receber orientações"

esgotadas as esferas recursais, podem usar esse novo sistema de pontuação para aplicação da suspensão do direito de dirigir.

No tocante às multas, foi mantido o desconto de 20% para o pagamento delas até o vencimento, e, caso o infrator faça adesão ao Sistema de Notificação Eletrônica (SNE) e abra mão de apresentar recurso pela autuação, ele terá direito ao desconto de 40% no valor da multa.

Pertinentemente à conversão da multa em advertência por escrito, ela, a partir do dia 13/4/2021, passa a ser aplicada de forma direta, desde que o condutor possua um prontuário limpo e a autuação seja de natureza leve ou média; em linhas gerais, podemos dizer que a advertência por escrito é uma espécie de anistia para o condutor, pois sobre ela não recai nem pontuação nem multa pecuniária.

Para as autuações registradas até o dia 12/4/2021, o infrator deve pleitear a conversão à autoridade de trânsito que lavrou a autuação, bem como é necessário encaminhar uma cópia de seu prontuário junto com o pedido para demonstrar que faz jus à conversão.

Destacamos que, neste caso, o pedido será submetido à apreciação da autoridade de trânsito que irá avaliar se a advertência por escrito é a medida mais educativa e adequada.

QUANDO E QUEM DEVE FAZER O CURSO PREVENTIVO DE RECICLAGEM? ELE É OBRIGATÓRIO? QUAL A SUA IMPORTÂNCIA?

RENATO – A reciclagem preventiva é um instrumento à disposição do condutor que exerce atividade remunerada e ao qual ele tem direito ao atingir 30 pontos no prontuário (14 pontos na redação anterior). Ao participar da reciclagem preventiva, ao final dela o condutor tem sua pontuação zerada e ele pode voltar a conduzir e eventualmente acumular pontos novamente até atingir o limite de 40.

A participação no curso não é obrigatória, mas se recomenda que o condutor participe, pois é uma oportunidade de reciclar conhecimentos, receber orientações e se espera que ele, após passar por esse processo, ainda que a regra lhe seja benéfica a ponto de voltar a acumular até 40 pontos novamente, não mais cometa infrações de trânsito.

O QUE É O REGISTRO NACIONAL POSITIVO DE CONDUTORES E QUAL O SEU OBJETIVO?

RENATO – É outra novidade que passou a fazer parte do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) a partir do dia 12/4/2021. O Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC) é um cadastro que visa distribuir benefícios fiscais ou tarifários para condutores que possuem um prontuário sem registros de infrações nos últimos 12 meses.

Os benefícios podem ser da União, dos Estados ou Municípios, entretanto, o condutor interessado em receber esses benefícios deverá requerer com autorização prévia e expressa. A atualização do RNPC será feita mensalmente e sua administração está a cargo do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). 🚒

PERFIL

RENATO CAMPESTRINI

é advogado, especialista em Trânsito, Mobilidade e Segurança; presidente da Comissão de Mobilidade Urbana da 24ª Subseção – Sorocaba – da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB); professor de cursos do Instituto de Mobilidade e Educação PLANO-IMEP, sobre legislação e fiscalização de trânsito; integrante da Divisão Técnica de Trânsito do Instituto de Engenharia; coordenador técnico de trânsito do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana e colunista da Mobilidade Urbana da Rádio Cruzeiro FM 92,3 Mhz de Sorocaba.



O PAPEL DA FETPESP NA DEFESA DO SETOR DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS

Todos os dias milhares de cidadãos se movimentam pelas ruas e cidades do estado de São Paulo utilizando o transporte público coletivo. O meio de locomoção mais usado para levar essas pessoas ao destino escolhido, seja ele o trabalho, o hospital ou o lazer, é o ônibus. Trata-se de um modal que atende a todas as localidades, contribuindo para a melhoria da mobilidade urbana e para a redução da poluição do meio ambiente, uma vez que permite o deslocamento de várias pessoas ao mesmo tempo em um único veículo.

Para que o sistema funcione e opere harmonicamente, são necessárias organizações e instituições. Nesse sentido, destaca-se a **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)**, uma entidade sindical que congrega oito sindicatos de empresas de

ônibus, responsáveis pelos serviços públicos de transportes de passageiros rodoviários, internacionais, interestaduais, intermunicipais e suburbanos, metropolitanos e urbanos. Esses sindicatos, por sua vez, reúnem em torno de 170 empresas, 30 mil ônibus e 50 mil trabalhadores. A grandiosidade dos números envolvidos já demonstra, por si só, a responsabilidade da entidade e a sua importância para o aprimoramento das questões da mobilidade no estado de São Paulo.

Cabe à Federação coordenar, proteger e representar a categoria econômica das empresas operadoras, defendendo os seus direitos e interesses perante os órgãos públicos, os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, bem como diante de entidades da iniciativa privada. Tarefa nada fácil, diga-se de passagem!

Com apenas sete anos de existência, a Federação vem consolidando, ano a ano, a sua atuação. Filiada à Confederação Nacional de Transportes (CNT), mantém sob a sua jurisdição o Conselho Regional do Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) do Estado de São Paulo, que desempenha importante papel na promoção de programas e ações que beneficiam diretamente empresas e profissionais do setor.


ATUAÇÃO ESSENCIAL AO SETOR

A instituição oferece aos sindicatos filiados e, consequentemente, para as empresas uma ampla gama de serviços, tais como:

- Assessoria e consultoria nas áreas jurídica, trabalhista e tributária, além de outros serviços essenciais para as empresas desenvolverem as suas atividades operacionais, ampliem seus resultados e atingirem suas metas de negócios.
- Palestras e cursos de aprimoramento para profissionais do setor por meio do SEST SENAT, que contam com 31 unidades operacionais, distribuídas no estado de São Paulo e equipadas para realizar atendimentos de capacitação, saúde (nas áreas de odontologia, fisioterapia, psicologia e nutrição), bem como ações de esporte, cultura e lazer.
- Gestão do Despoluir – Programa Ambiental do Transporte: oferecido gratuitamente às empresas, visa reduzir a emissão de poluentes da frota dos ônibus e aprimorar a gestão ambiental das empresas, além de possibilitar uma mudança de comportamento dos agentes responsáveis pela manutenção e operação dos veículos, permitindo a construção de um modelo sustentável de desenvolvimento.
- Responsabilidade Social: Reafirmando o seu compromisso com as causas sociais, há anos a FETPESP incentiva as empresas de transporte coletivo por ônibus a promoverem em suas instalações campanhas

para arrecadação de agasalhos, de conscientização do câncer de mama e de próstata (Outubro Rosa e Novembro Azul), Maio Amarelo e o Dia de Fazer a Diferença, em que estimula o voluntariado.

- Pró-atividade em momentos de crise, como a que vivemos em decorrência da pandemia do novo coronavírus, com ações como:
 - » Solicitação ao BNDES de prorrogação, por 12 meses, dos prazos de pagamento dos financiamentos das empresas de transporte de passageiros. Na primeira semana do mês de maio, o banco criou uma linha de Renegociação Emergencial, com possibilidade de suspensão do pagamento das parcelas de seus financiamentos.
 - » Solicitação de prioridade ao governo do estado para os motoristas e cobradores do transporte coletivo na vacinação contra a Covid-19.
 - » Promoção de lives sobre temas relevantes para o setor.
 - » Lançamento de manifestos em defesa dos transportes, visando sensibilizar as autoridades de que é necessário dar efetiva prioridade ao transporte público de passageiros, um serviço que garante a manutenção das demais atividades essenciais.
 - » Atuação perante as entidades representativas da categoria, como CNT, NTU, ABRATI, no intuito de obter do governo federal e ou estadual de São Paulo formas de compensação financeira, visando cobrir o desequilíbrio econômico-financeiro do setor durante o período de pandemia.

Essas ações da FETPESP mostram a importância de se vincular a uma entidade de classe, que une a categoria em torno de objetivos comuns e tem papel fundamental na obtenção de direitos e benefícios para seus associados. A sede da Federação está localizada na Avenida Paulista, 2.073, Horsa II, 13º andar, São Paulo. 



SINDICATOS FILIADOS À FETPESP



SETPESP – Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo

GUARUSET – Sindicato das Empresas de Transportes Urbanos e Metropolitanos de Passageiros de Guarulhos e Arujá

INTERURBANO – Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Passageiros do Interior do Estado de São Paulo

SETCAMP – Sindicato das Empresas de Transporte Metropolitano e Urbano de Passageiros da Região Metropolitana de Campinas

SETMETRO – Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros da Região Metropolitana de São Paulo

SPURBANUSS – Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo

SINDSAN – Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros da Região Metropolitana da Baixada Santista

SET/ABC – Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo do ABC

A URGÊNCIA DA REESTRUTURAÇÃO DO ATUAL MODELO DE GESTÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO NO BRASIL

POR LUIZ CARLOS NÉSPOLI



0

s serviços públicos essenciais são aqueles considerados indispensáveis à dignidade das pessoas e ao desenvolvimento das comunidades. Como serviço de caráter essencial pela Constituição Federal, o transporte público deve ser adequado e satisfazer os princípios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, qualidade de atendimento na prestação de serviço e, por último, ser oferecido a tarifas módicas à população.

O transporte público responde por 50% de todas as viagens diárias da população realizadas por modos motorizados¹, o que demonstra sua dimensão e importância para milhões de pessoas e para a dinâmica do funcionamento das cidades, permitindo aos cidadãos o acesso a tudo o que a cidade oferece para suprir suas necessidades, em especial as de trabalho, educação, saúde e justiça, bem como as necessidades de consumo em geral.

A importância do transporte público também é relevante do ponto de vista da economia do País, como indica estudo da ANTP². A renda gerada é da ordem de 54,2 bilhões de reais (2018), superior à receita orçamentária de 22 Unidades da Federação e ao PIB de oito UF. O número de postos de trabalho, em um total de 645.922, é apenas inferior ao ramo de fabricação de produtos alimentícios. O valor adicionado gerado na relação VTI/VR é de 0,46, ou seja, a cada R\$ 1,00 empregado no setor, 46% retornam à sociedade, valor esse próximo ao da indústria de transformação, da ordem de 0,73.

O estudo ainda mostra que, com uma eventual diminuição do uso do transporte público, o impacto ambiental e social seria significativo, o que demonstra a relevância do transporte público para a qualidade de vida e o desenvolvimento de cidades. Admitindo a hipótese de migração de 75% das viagens do modo ônibus para o modo automóvel, o estudo indica que isso acarretaria um acréscimo de 146% no consumo de energia, 21% nas emissões locais, 144% nos poluentes de efeito estufa,

¹ Sistema de Informação de Mobilidade da ANTP, de 2018 - <http://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>

² A importância macroeconômica e socioambiental do transporte público por Ônibus no Brasil – Caderno Técnico 25 da ANTP - <http://files.antp.org.br/2021/2/10/caderno-tecnico-27--a-importancia-macroeconomica-e-socioambiental-do-transporte-publico-por-onibus-no-brasil.pdf>

28% no número de mortes no trânsito e 56% no tempo em viagens motorizadas. Em outras palavras, uma divisão modal com maior participação do transporte público é benéfica à sociedade, às cidades e ao planeta, portanto, deveria ser incentivada.

“O transporte público por ônibus não tem recebido ao longo da história a atenção necessária”

Com todos os benefícios que representa, ao contrário, o transporte público por ônibus não tem recebido ao longo da história a atenção necessária para ser mantido em condições sustentáveis de prestar serviço com a qualidade desejada pela população, pelos governos locais, responsáveis diretos pelos serviços, e pela União, ente federativo em que se concentra a grande parte dos recursos orçamentários do País, mas que tem se mantido distante e muitas vezes ausente dos grandes problemas do transporte público das cidades brasileiras.

A crise, que já se avizinhava no horizonte ao longo de pelo menos duas décadas, muito se deveu também ao modelo de contratação e regulação, em especial ao modo de remunerar a prestação dos serviços. Com a demanda em declínio e a receita baseada exclusivamente na arrecadação oriunda do pagamento da tarifa dos passageiros, esta fixada pelo poder público em níveis aceitáveis ao alcance das populações de menor renda, os recursos foram ficando aquém dos custos operacionais dos serviços, empurrando a qualidade dos serviços para baixo.

Essa condição, que já colocava a luz amarela sobre o modelo de prestação de serviço, recebeu seu golpe fatal em 2020 diante do surto da pandemia COVID-19. Desde logo, a necessária decisão de governos locais em restringir a circulação de pessoas como forma de inibir a propagação do vírus impactou profundamente o transporte público coletivo. A redução drástica da demanda, muito abaixo dos valores históricos já bastante diminuídos antes da pandemia, ao lado da indispensável manutenção do sistema rodando em condições sanitárias aceitáveis para suprir a demanda por serviços essenciais, resultou na defasagem entre custos

e receita, com déficits que até março de 2021 remontavam a cerca de 13 bilhões de reais no transporte por ônibus e 10 bilhões de reais no sistema sobre trilhos.

Essa situação tornou-se insustentável e conduziu o sistema de transporte público, serviço essencial, em direção ao colapso, exigindo tanto dos órgãos concedentes quanto dos operadores uma busca desesperada para a solução do desequilíbrio, ainda não encontrada em mais de um ano de pandemia. Tornou-se claro a todo o setor – órgãos públicos, operadores, indústria e setores técnicos e organizações não governamentais – o risco da desorganização geral do transporte público no País.

Diante disso, duas ações tiveram curso no ano de 2020 e com continuidade neste 2021: de um lado, a busca por recursos emergenciais junto ao governo federal, com a discussão dos problemas com o Ministério da Economia e também com o Congresso Nacional; por outro lado, a certeza de que o modelo vigente estava esgotado e prescindia de uma revisão profunda. No primeiro caso, viram-se, lamentavelmente, os recursos de R\$ 4 bilhões aprovados no Congresso Nacional evaporarem diante do veto da Presidência da República. No segundo caso, a situação ensejou a busca por um novo marco regulatório do transporte público, à luz da recente lei do saneamento básico.

MARCO REGULATÓRIO DO TRANSPORTE PÚBLICO

No final de 2020, a NTU e a AnpTrilhos se uniram para elaborar um conjunto de proposições que servissem de base para um marco legal do transporte público, documento que passou a ser discutido em 2021, com o apoio da ANTP, da Frente Nacional de Prefeitos e do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana. As proposições do marco legal do transporte público se baseiam em três pilares: Qualidade e Produtividade, Financiamento e Regulação e Contratos.

No pilar da qualidade e produtividade se propõe uma presença maior do governo federal no papel de indutor da Política Nacional de Mobilidade Urbana expressa na Lei nº 12.587, de 2012, indispensável para que seus princípios, diretrizes e objetivos possam ser concretizados na prática. Propõe-se, por exemplo, que a União defina referenciais e padrões nacionais de eficiência e qualidade e que sejam implantados e monitorados por um programa nacional.

Ainda nesse pilar, recomendam-se medidas como o escalonamento de horário para reduzir a demanda de pico, que exige a concentração de recursos humanos e materiais que impactam negativamente na eficiência e produtividade de

transporte, como também o uso de novas tecnologias que permitam maior racionalidade no uso dos recursos e deem maior flexibilidade à prestação de serviço, à execução de programas de capacitação técnica aos gestores públicos e privados para planejar, à operação e ao controle das redes de transporte público e, finalmente, tão importante quanto as demais proposições, a indispensável transparência em todos os aspectos da prestação de serviço e comunicação com a população e os usuários.

No pilar do financiamento, propõem-se duas frentes: o financiamento do custeio e o financiamento de investimentos. Nenhuma evolução na qualidade e produtividade poderá ocorrer sem que se equacione o equilíbrio financeiro da prestação de serviço. Ao mesmo tempo, não haverá melhoria desses aspectos sem que haja investimentos de grande monta em infraestrutura, em equipamentos e sistemas tecnológicos para gestão e controle operacional.

“É fundamental também a desoneração tributária da atividade, que deve ser defendida na reforma tributária em discussão no País”

Para o custeio, propõe-se a cobertura das gratuidades de idosos acima de 65 anos e descontos ou gratuidades para estudantes por recursos orçamentários da União dentro dos programas específicos já existentes na estrutura do governo federal, a criação de um fundo nacional do transporte público para concentrar receitas extras tarifárias oriundas dos diversos setores beneficiários de um transporte público eficiente, estruturadas também pelos estados e municípios, como pedágio, recursos de estacionamentos públicos ou privados, taxas sobre serviços por aplicativos, entre outras. É fundamental também a desoneração tributária da atividade, que deve ser defendida na reforma tributária em discussão no País.

Para o financiamento de investimentos, propõem-se o fortalecimento e a flexibilização das condições de acesso às linhas oficiais de financiamento operadas pelo BNDES e pela CEF, com condições especiais, para aquisição de



veículos e sistemas inteligentes de transportes, elementos fundamentais para a melhoria da qualidade, da produtividade, da transparência e dos controles sobre os sistemas de transportes coletivos, como também um fundo específico para a infraestrutura urbana dedicada aos transportes coletivos com a utilização de recursos da CIDE e, ainda, a participação da iniciativa privada em projetos de PPP's.

No pilar de regulação e contratos, recomenda-se a urgente reformulação do modelo regulatório do setor com a revisão das leis federais que tratam da atividade, tomando como exemplo o Novo Marco Legal do Saneamento recém-aprovado, que guarda semelhança entre os dois setores, assim como a revisão das legislações estaduais e municipais que regulam o setor, a adoção de novos modelos de organização e a contratação dos serviços. Trata-se de iniciativas que têm o intuito de tornar o setor mais atrativo a investimentos privados, de modo que haja maior clareza para a sociedade e maior segurança jurídica dos contratos para os operadores. É fundamental nesse novo modelo a adoção de medidas para dotar os setores, público e privado, de total transparência.

É também necessário entender que o marco regulatório reúne um conjunto de normas, leis e diretrizes que regulam o funcionamento de atividades de utilidade pública prestadas por entes privados, por meio das quais se estabelecem as regras para o funcionamento do setor, os indicadores de qualidade, a forma de fiscalização, as auditorias técnicas e, assim, se estimule a confiança de investidores e consumidores para o bom andamento do setor.

O fim último do marco regulatório é gerar condições para a prestação do serviço de forma sustentável e perene com boa qualidade, equidade e preços justos para a população. No caso do transporte público coletivo, o marco deve permitir alcançar esses objetivos com alterações em leis vigentes que de alguma forma prescrevem regras que têm vínculo com o transporte público.

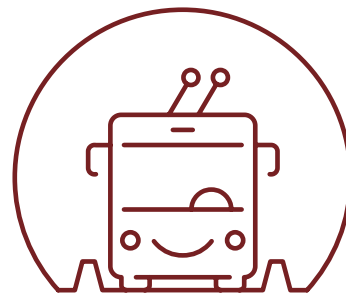
Os problemas que já eram discutidos largamente pelo mundo técnico tornaram-se públicos na pandemia, escancarando à opinião pública diariamente as imperfeições do transporte público, abrindo-se mais ainda olhos e ouvidos da sociedade. Por isso mesmo, trata-se de uma oportunidade, talvez única nos próximos anos, de reunir operadores, gestores públicos, fabricantes, entidades não governamentais e o mundo técnico e acadêmico para um mesmo desafio, o de propor ao Congresso Nacional a mudança desse modelo para um novo que resulte em um transporte de melhor qualidade de vida urbana para a população. 🚦



**LUIZ CARLOS NÉSPOLI
(BRANCO)**

é superintendente
da Associação Nacional de
Transportes Públicos (ANTP)

BRT ABC, UM NOVO CONCEITO EM TRANSPORTE



Primeiro sistema rápido de ônibus elétrico no estado de São Paulo ligará a região do ABC à capital

U

ma boa notícia para os moradores da região do ABC. Até 2023 deve entrar em funcionamento um sistema rápido de ônibus elétrico, com corredor exclusivo, que ligará o terminal São Bernardo ao Terminal Sacomã, na capital paulista, em 40 minutos na modalidade expressa.

O projeto do Sistema BRT (sigla em inglês para transporte rápido por ônibus), que conectará os municípios de São Paulo, São Caetano, São Bernardo do Campo e Santo André, foi apresentado, no dia 7 de maio, pelo governador João Doria. A estimativa é de que a iniciativa privada investirá um total de R\$ 859 milhões no novo modal de transporte metropolitano, que terá capacidade para transportar 115 mil pessoas por dia.

De acordo com o **secretário dos Transportes Metropolitanos, Alexandre Baldy**, o BRT ABC atenderá aos passageiros de modo eficiente e absolutamente coerente com a demanda da região, de acordo com os estudos de origem-destino realizados. “Todos os investimentos da implementação serão feitos pela iniciativa privada e fiscalizados pelo estado.”

AGILIDADE, CONFORTO E SEGURANÇA NO DESLOCAMENTO

Em entrevista a Sou + Ônibus, a **diretora-presidente da Metra, Maria Beatriz Setti Braga**, falou sobre o projeto e funcionamento do sistema. “Vamos entregar para São Paulo e Região Metropolitana um novo conceito em transpor-

MARIA BEATRIZ SETTI BRAGA DURANTE A APRESENTAÇÃO DO PROJETO DO BRT ABC AOS PREFEITOS



te, conferindo a quem trabalha fora da região uma opção para deixar seu carro em casa”, destaca.

O QUE PREVÊ O PROJETO DO BRT ABC?

BEATRIZ – O projeto do BRT ABC prevê 18 quilômetros de via expressa, com 20 paradas, três terminais e uma frota de 82 ônibus elétricos, com ar-condicionado, silenciosos e não poluentes, articulados, com 23 metros.

O sistema de integração dos municípios da região do ABC com a capital fará o trajeto de ponta a ponta, do terminal São Bernardo ao Terminal Sacomã, na capital, em 40 minutos na modalidade expressa. Além do bilhete expresso que dará a opção ao passageiro fazer menos paradas, haverá duas outras opções, tradicional e semiexpressa.

O piso será em nível da plataforma, facilitando o embarque e desembarque de passageiros, especialmente de crianças, idosos e pessoas com deficiência. O pagamento da passagem será nas estações para evitar filas e diminuir o tempo de paradas.

QUANDO COMEÇAM AS OBRAS E QUAL A PREVISÃO DE ENTREGA?

BEATRIZ – As obras terão início após a conclusão do projeto executivo, que está em andamento. A nossa expectativa é iniciá-las tão logo tenhamos as aprovações dos órgãos competentes, sempre atentos aos prazos contratuais, e a previsão de entrega e operação total em 2023. A empresa ABC Sistema de Transporte SPE S/A - NEXT MOBILIDADE será a responsável pela implantação e pelo gerenciamento e terá direito de explorar por 25 anos a concessão.

COMO SERÁ A INTEGRAÇÃO COM OUTROS MODAIS?

BEATRIZ – O sistema se conectará com a CPTM, o Metrô, o Expresso Tiradentes, as linhas da SPtrans e o Corredor ABD. Na Estação Tamanduateí o passageiro terá a opção de acessar a Linha 2-Verde do Metrô ou a Linha 10-Turquesa da CPTM, de lá o passageiro poderá optar por seguir até a estação Sacomã, com integração também com o Expresso Tiradentes.

QUAIS OS BENEFÍCIOS QUE O BRT PROPORCIONARÁ?

BEATRIZ – A implantação do Sistema BRT ABC é uma operação complexa e em curto prazo que, além de proporcionar inúmeras facilidades para os usuários, irá gerar empregos, haja vista as obras de grande vulto a serem executadas e a própria operação após implantado o sistema.



O primeiro BRT no estado de São Paulo oferecerá aos passageiros um deslocamento rápido e seguro, sem qualquer interferência de outros veículos ou de trânsito nas vias. Semáforos inteligentes serão capazes de identificar os ônibus do BRT e priorizar a abertura, evitando que fiquem esperando parados no farol.

O QUE O BRT SIGNIFICA PARA A REGIÃO E PARA A NEXT MOBILIDADE?

BEATRIZ – O projeto é a realização de um antigo desejo de toda a população do ABCDMR, importante polo industrial e comercial do estado, mas até hoje relegado em termos de transporte de massa. A região terá um novo e moderno sistema de mobilidade, já que o BRT ABC se conectará aos trilhos, às linhas da SPtrans e ao Corredor ABD.

Para a NEXT MOBILIDADE, é a oportunidade de mostrar que a Parceria Público-Privada (PPP) é a forma mais eficaz na solução de grandes demandas, com a redução de despesas orçamentárias, a profissionalização dos serviços, o que confere maior fluidez aos mecanismos e às metas de crescimento dos estados e municípios.

Fazemos questão de trazer de volta para o transporte coletivo os passageiros que passaram a privilegiar o transporte individual, agregando ao transporte a agilidade, o conforto e a segurança no deslocamento.

QUAL O GRANDE DESAFIO NA IMPLANTAÇÃO E NO GERENCIAMENTO DE UM PROJETO DESSE PORTE?

BEATRIZ – O maior desafio da NEXT MOBILIDADE é, sem dúvida, o tempo, não somente pela expectativa de toda a população e dos governantes, mas especialmente pela época em que vivemos. Desenvolver um projeto neste momento de pandemia, quando há falta de insumos básicos e os custos em patamares jamais vivenciados, já é um grande desafio. 🚩

SETPESP, HÁ OITO DÉCADAS SE REINVENTANDO

Live marca comemoração dos 80 anos do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo

V

ivemos um novo tempo. Isso é indiscutível. E se os tempos são outros, devemos nos adequar e nos adaptar, muitas vezes nos reinventando. E foi isso que o **Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP)**

fez, mais uma vez, ao comemorar 80 anos de atividades.

A data pedia uma grande festa. Afinal, são oito décadas de atividades em prol do transporte coletivo de passageiros. Entretanto, o mundo passa por uma terrível pandemia, que impede aglomerações e cumprimentos mais efusivos. Mesmo assim, o momento não poderia passar em branco.

A solução encontrada foi a realização de uma *live*, iniciativa que ganhou grande destaque neste momento de isolamento social e que vem contribuindo para aproximar pessoas, profissionais, empresas e entidades.

E foi assim que, no dia 18 de maio, empresários do transporte de passageiros, dirigentes de entidades sindicais patronais e laborais, convidados e colaboradores do segmento, entre outros, estiveram irmanados com uma só missão: celebrar mais essa conquista da entidade. Afinal, atuar por 80 anos em um cenário marcado por constantes e inúmeras dificuldades é uma grande conquista!



1941 • 2021

SETPESP

A *live* contou com a participação do diretor executivo do SETPESP, Antonio Laskos, que atuou como “mestre de cerimônia”; do presidente do SETPESP, Gentil Zanovello Affonso; do presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), Mauro Artur Herszkowicz; da jornalista e apresentadora da Band News, Carla Bigatto; e do CEO da HK e apresentador da Bandeirantes, Marco A. Sabino.

HOMENAGEM AOS DESBRAVADORES

Durante um pouco mais de uma hora foram feitas homenagens aos pioneiros do setor, lembradas histórias, conquistas, os feitos e desafios; apresentados vídeos sobre a importância e imponência do setor de transporte de passageiros por ônibus no estado de São Paulo e também – como não poderia deixar de ser – as principais dificuldades pelas quais o setor vem passando ao longo do tempo e agora agravadas pela pandemia do novo coronavírus.

Na abertura do evento, o **presidente do SETPESP, Gentil Zanovello**, homenageou aqueles que já ocuparam a presidência da entidade e os empresários do segmento, “verdadeiros empreendedores, que devem ficar na memória como responsáveis pelo sucesso da entidade” e destacou “que, neste momento tão difícil e desafiador, o Sindicato e a união da classe são de vital importância para a superação dos problemas enfrentados”.



Gentil, que assumiu a presidência do SETPESP no ano passado, vem imprimindo sua marca na gestão da entidade, que segue com inúmeros projetos. “Fizemos uma mudança na governança, que permitiu a criação de um Conselho Deliberativo e de uma Diretoria Executiva, com o objetivo

de trazer os empresários para dentro do Sindicato, visando dar voz e permitir uma participação mais efetiva das grandes lideranças do setor, o que já vem acontecendo”, explica. “Além disso, intensificamos os nossos canais de comunicação com a sociedade, para propiciar mais clareza e transparência às ações da entidade.”

O **diretor executivo, Antonio Laskos**, ressaltou que o Sindicato vem passando por uma significativa reestruturação institucional e que hoje está presente em todas as mídias sociais. Destacou, ainda, a elaboração de um importante trabalho, denominado Inventário da Ilegalidade, atualizado periodicamente, que traz todas as informações sobre o transporte clandestino, um dos principais problemas enfrentados pelo setor.



BUSCA PELO DIÁLOGO

Apesar de o momento ser de comemoração, Gentil não poderia deixar de falar dos problemas do setor, agravados pela pandemia, que causou uma grande queda na demanda e enormes estragos no setor. “Apesar disso, a operação vem sendo mantida, mesmo nos piores momentos da crise, a custo de sacrifícios e dificuldades para empresas, mostrando, assim, o alto grau de comprometimento dos empresários para com o estado de SP e a sociedade”, destacou.

Entretanto, desabafou o presidente do SETPESP, o governo do estado não vem dando a devida atenção e importância que o setor merece. “Temos buscado a aproximação, já colhemos alguns frutos, mas ainda não foi suficiente para que ele entenda o momento difícil pelo qual estamos passando. Continuamos na luta e buscamos diálogo, as empresas precisam ser ouvidas!”

Gentil também destacou outro problema que vem afetando o segmento, já tão “sofrido” por questões como a queda da demanda e o excesso de gratuidades, sem a devida fonte de custeio, dentre tantos outros. Trata-se da concorrência desleal dos clandestinos. “Não é possível conviver com dois sistemas em que um está sujeito a regras e obrigações, e o outro, não. Não queremos reserva de mercado, mas que as regras sejam para todos”, enfatizou.

Segundo o presidente do SETPESP, o setor atua cada vez mais com total comprometimento com as regras ambientais e trabalhistas, dentro dos critérios de sustentabilidade, gerando empregos, recolhendo impostos e transportando a população. “Temos em São Paulo um excelente sistema de transporte e as empresas operadoras são bem conceituadas, o que nos anima e nos dá força para continuar lutando; entretanto, precisamos que o estado olhe para o setor com carinho”, ressaltou.

UNIÃO DA CATEGORIA

O presidente da FETPESP, Mauro Artur Herszkowicz, também manifestou alegria e orgulho em fazer parte da história do Sindicato e destacou a atuação de diversos ex-presidentes e empresários que, com muita dedicação e empenho, ajudaram a escrever a história de sucesso da entidade.



Lamentou, entretanto, a atual situação do transporte de passageiros por ônibus, que vem sofrendo com a queda acentuada do número de passageiros transportados, com a instabilidade institucional e com a brutal carga tributária. “A Federação vem se esforçando muito para conseguir algum tipo de ajuda financeira e institucional e maior rigor na fiscalização contra o transporte clandestino, mas, apesar de todo o esforço, as coisas não caminham ou seguem com muita lentidão”, desabafou Mauro.

Em contrapartida, o presidente da FETPESP destacou que as dificuldades vêm promovendo a união do setor. “Nunca vi a categoria mais unida, com todos os empresários trabalhando e lutando juntos dentro da instituição. Com certeza, no futuro, vamos colher os frutos”, avaliou esperançoso.

CENÁRIO INCERTO

O encontro virtual contou também com a participação do CEO da HK e apresentador da **Bandeirantes**, Marco A. Sabino, que apresentou os dados de uma pesquisa do Centro de Inteligência dos Estados Unidos, feita há quatro anos, segundo a qual cada vez menos os governos terão condições de atender às demandas básicas do cidadão, em função da falta de recursos e até mesmo por incompetência dos governantes.



As previsões não são boas, acrescenta Sabino. “São cenários mundiais de cada vez mais radicalismo, de governos voláteis, sujeitos a movimentos para destituição desses poderes centrais, agravados pelo poder das redes sociais e pela tecnologia.”

Com relação à pandemia, o CEO acredita que por um bom tempo ainda conviveremos com algum tipo de restrição. Já a economia e as empresas, provavelmente, irão migrar para modelos híbridos e terão que se acostumar a isso rapidamente. “Só que os governos não estão preparados, capacitados e instrumentalizados para controlar uma economia dessa forma. Temos aí um cenário caótico, em que o prejuízo recai sobre os empresários estabelecidos, que cumprem regras e estão sendo desrespeitados pela própria norma e pelo governo.”

Sabino explica que, de acordo com a pesquisa, a tendência mundial é de desregulamentação em vários setores, que beira a desobediência civil. “Infelizmente, é um cenário de desmoronamento da democracia, de rupturas radicais e de um novo modelo de governar.” Finalizando a sua fala, acrescentou que a nova tendência no mundo político e econômico é uma frase do livro sobre a história da Netflix que diz “a regra é não ter regra”.









MINHA HISTÓRIA NO BUSÃO

Como parte das comemorações dos 80 anos da entidade, o SETPESP promoveu uma campanha em que convidou as pessoas a contarem histórias marcantes, sobre viagens feitas a bordo de ônibus. Houve várias narrativas interessantes e até emocionantes. A leitura das três histórias selecionadas ficou a cargo da **jornalista e apresentadora da Band News, Carla Bigatto**, que destacou: “quando o passageiro embarca em um veículo, é a viagem que embarca na vida dessa pessoa”.



Durante a apresentação da *live*, também houve exibição de dois vídeos mostrando um pouco da história e constante evolução do setor. Os números são surpreendentes. Confira a seguir os dados do modal ônibus, o meio de transporte coletivo de passageiros mais utilizado nos trajetos urbanos, em viagens intermunicipais e interestaduais.

OPERAÇÃO NO ESTADO DE SÃO PAULO PELAS EMPRESAS ASSOCIADAS AO SETPESP

-  **Frota:** 4.500 ônibus
-  **Linhas:** mais de 900
-  **Ligações:** em torno de 1.144
-  **Quilometragem/ano:**
360 milhões
-  **Passageiros/ano:**
120 milhões transportados
em mais de 4 milhões de viagens
-  **Empregos gerados:** mais de 20 mil
-  **Recolhimento anual de ICMS:**
R\$ 160 milhões
-  **Taxas de fiscalização e embarque anuais:**
mais de R\$ 230 milhões

**SETPESP 80 ANOS, FAÇA A
ESCOLHA CERTA E BOA VIAGEM!**

#SOMOSMAISONIBUS 

**ASSISTA À LIVE
NO YOUTUBE**



LINK: www.youtube.com/watch?v=ikAYZ5PQI6Q



O FUTURO DO TRANSPORTE PÚBLICO

R

econhecido constitucionalmente como um direito social e principal forma de garantir o direito inalienável de ir e vir da população, o transporte público, como todos os setores da sociedade, vem enfrentando, de longa data, uma séria crise representada pela concorrência desleal do transporte clandestino e irregular, defasagem tarifária, perda de passageiros e pelo excesso de gratuidades, entre outros desafios.

Essa crise se multiplicou exponencialmente com o surgimento da pandemia da covid-19 que, por sua gravidade e ineditismo, pegou a classe científica despreparada para o seu combate efetivo e gerou uma série de recomendações pertinentes, mas que geraram reflexos econômicos graves como desemprego, queda na produção de artigos de consumo essenciais, aumento da pobreza, restrições de circulação e outros prejuízos.

Os reflexos são graves para todos os setores, inclusive para o transporte público, que constatou queda ainda maior no número de passageiros transportados devido ao fechamento de empresas, funcionários em home office, restrições de circulação, adiamento do imprescindível reajuste tarifário. Como o setor é responsável por mais de 80% dos deslocamentos da população em todos os seus modais e vive das receitas tarifárias, o reflexo foi arrasador com consequências diretas na prestação do serviço, apesar dos esforços das empresas em manter o bom atendimento da atividade.

O setor reconhece a necessidade de passar da velha para a nova economia e, para tanto, propugna pela adoção conjunta dos poderes concedentes e da população com ações que combatam as falhas de infraestrutura dos sistemas, bem como com a implantação de políticas públicas que garantam a sua priorização. Dessa forma, com o apoio de suas entidades representativas e da sociedade civil, o setor defende, para todos os seus modais:

- a priorização do transporte público nas ruas e estradas do país, por meio da criação de corredores e vias

exclusivas, em detrimento do transporte individual, de qualquer espécie;

- o aperfeiçoamento do padrão de qualidade do transporte já existente com metas de regularidade coerentes com a nova realidade, redução do tempo de viagens, treinamento de colaboradores visando ao tratamento adequado dos usuários, transmissão de informações transparentes aos usuários em todas as redes de transporte;
- definição de fontes de custeio para as gratuidades concedidas e outras formas de benefícios e diluição do custo do serviço entre toda a sociedade;
- desoneração tributária;
- garantia da segurança jurídica dos contratos com cláusulas claras de ajustamento dos contratos e de revisão tarifária;
- aumento da fiscalização dos transportes clandestinos e outros.

O setor entende que essas ações resultarão em benefícios para a sociedade, tais como redução da inflação pelo menor custo do transporte, geração de empregos, melhoria ambiental pela diminuição de congestionamentos e redução de emissões. Além disso, segundo informação da Associação Nacional das Empresas de Transporte Público (NTU) e com base na experiência de outros países, estima-se que, para cada 1 bilhão de dólares investido no setor, cerca de 1,8 bilhão de dólares seja agregado ao PIB, com geração de 36 mil empregos diretos.

Essas ações devem contemplar todos os tipos de transporte público, urbano, metropolitano, rodoviário suburbano, convencional estadual, interestadual e internacional e, assim, promover a melhoria da operação de todos eles. 🇧🇷

TRANSPORTE PÚBLICO É A SOLUÇÃO!

FETPESP FIRMA PARCERIA COM A CAEPTOX PARA REALIZAR EXAME TOXICOLÓGICO

A

Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), atenta às novas regras do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em atendimento à Lei Federal nº 14.071/20, que entrou em vigor no dia 12 de abril de 2021, e à nova Resolução nº 843/2021, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que traz importantes alterações no Exame Toxicológico, estabeleceu importante convênio com a empresa **CAEPTOX**, para a realização de exames toxicológicos.

Essa parceria proporcionará inúmeros benefícios para as empresas associadas aos Sindicatos vinculados à FETPESP, uma vez que habilita a própria organização – de forma fácil e simples – a emitir vouchers para a realização do exame toxicológico em todo o estado de São Paulo. Dentre as vantagens do convênio, destacam-se as seguintes:

- Melhor custo x benefício.
- Melhor qualidade e maior rapidez.
- Mais de 2.000 postos de coleta em todo o Brasil.
- Facilidade na gestão – todo conveniado CAEPTOX tem acesso a um portal exclusivo, que possibilita ver toda a lista de coleta e resultados, emitir as notas fiscais e comprar novos vales-exame.

Ressalta-se que a CAEPTOX é uma empresa do CAEP – um laboratório reconhecido há mais de 15 anos no desenvolvimento de pesquisa e inovação em medicamentos para grandes parceiros nacionais e internacionais.

SOBRE O EXAME TOXICOLÓGICO E A PRORROGAÇÃO DOS PRAZOS

O exame toxicológico, obrigatório para todos os condutores com CNH das categorias C, D ou E, além de ser exigido na obtenção ou renovação da CNH, também deve ser feito a cada dois anos e seis meses, até completar os 70 anos de idade. Motoristas que não realizarem os exames dentro dos prazos estabelecidos estarão sujeitos à multa de R\$ 1.467,35 e suspensão do direito de dirigir por três meses.

Uma deliberação do CONTRAN, publicada no dia 28 de abril, prorrogou os prazos para o exame toxicológico periódico. A medida beneficiará aqueles que tiveram a CNH expedida desde maio de 2016, mas que ainda não conseguiram realizar o exame por conta da pandemia de Covid-19. Confira os novos prazos:

VENCIMENTO DA CNH	LIMITE PARA REGULARIZAÇÃO
1º semestre deste ano	30/06/21
2º semestre deste ano	31/07/21
1º semestre de 2022	31/08/21
2º semestre de 2022	30/09/21
1º semestre de 2023	31/10/21
2º semestre de 2023	30/11/21
Janeiro a abril de 2024	31/12/21

ADESÃO AO CAEPTOX

As empresas interessadas em participar devem enviar um e-mail para toxicologico@fetpesp.org.br com os dados cadastrais e o contato do profissional que será devidamente treinado. Destaca-se que a organização terá acesso ao painel exclusivo para a gestão dos exames de seus colaboradores.

No canal da FETPESP no YouTube também está disponível uma *live* com o especialista em trânsito, mobilidade e segurança, Renato Campestrini, que, no dia 7 de junho, falou sobre as principais alterações do Código de Trânsito. 📺

ASSISTA AO VÍDEO DE APRESENTAÇÃO DO CONVÊNIO DA FETPESP COM A CAEPTOX



ASSISTA A LIVE COM O ESPECIALISTA EM TRÂNSITO RENATO CAMPESTRINI



Mais informações sobre a parceria da FETPESP com a CAEPTOX podem ser obtidas pelo e-mail toxicologico@fetpesp.org.br

FISIOTERAPIA PARA PROFISSIONAIS DO TRANSPORTE COM SEQUELAS DA COVID-19

Atendimentos são realizados na clínica de fisioterapia do SEST SENAT em Rio Claro



0

processo de recuperação do paciente acometido pelo novo coronavírus é lento e gradual e vai além dos testes negativos sobre a presença do vírus no organismo. Fraqueza muscular e respiratória, fadiga e alterações de sensibilidade são apenas alguns dos sintomas apontados por quem já passou por essa dolorosa experiência.

Buscando oferecer um serviço de reabilitação aos profissionais do transporte e seus dependentes, a Unidade do SEST SENAT de Rio Claro, no interior paulista, desenvolveu um programa específico de fisioterapia para trabalhadores que ficaram com sequelas respiratórias ou motoras após contraírem a Covid-19.

De acordo com a **diretora da Unidade, Cristiane Pagnessi Gobesso**, o projeto teve início no último mês de março, após a Unidade detectar a necessidade das empresas do setor recuperarem os seus motoristas – profissionais que estão na linha de frente – e que ficaram debilitados após serem contaminados.

O trabalho desenvolvido em Rio Claro é realizado em duas salas, por quatro fisioterapeutas, especialistas em reeducação postural global (RPG), pilates, acupuntura e reabilitação motora, que utilizam uma combinação dessas técnicas na recuperação dos pacientes.

Segundo Cristiane, os fisioterapeutas atendem desde os casos mais leves até os mais graves, decorrentes da entubação. Todo o tratamento é presencial e personalizado. Com base em uma avaliação global é definida a periodicidade das sessões, dependendo do grau de comprometimento e das sequelas, que pode variar de duas a quatro vezes por semana. Caso o paciente tenha comorbidades, elas também serão avaliadas e tratadas.

“Os pacientes são submetidos a exercícios respiratórios, com uso, inclusive, de incentivadores respiratórios, para



melhorar a capacidade de ventilação pulmonar, e exercícios motores, para o fortalecimento muscular”, explica a diretora. Além disso, as vítimas do coronavírus também levam “lição para casa”, ou seja, devem se exercitar em seus lares, conforme prescrição das profissionais.

O trabalho de fisioterapia para recuperação das sequelas da Covid-19 desenvolvido na Unidade de Rio Claro vai mais além. Os motoristas, principalmente os de ônibus, também passam por testes feitos nos simuladores de direção híbrida do SEST SENAT, de modo que se verifique se a parte motora está recuperada e o profissional pronto para retomar as suas atividades profissionais. “Estamos em constante construção das técnicas e da aplicação dos protocolos, pois a cada paciente descobrimos diferentes sequelas”, destaca Cristiane.

RESULTADOS ANIMADORES

Os primeiros resultados apontam que os pacientes que tiveram Covid-19 podem obter uma acentuada melhora na condição respiratória, motora e funcional com a fisioterapia. “Um motorista de ônibus, que contraiu uma forma mais branda do vírus, evoluiu para uma pneumonia inflamatória, que gerava muito cansaço físico e respiratório”, conta a **fisioterapeuta Amanaci Alcântara Benvenuti**. “Entretanto, após algumas sessões de fisioterapia, teve uma evolução rápida, melhorou a sua capa-

cidade respiratória, o cansaço diminuiu e voltou a suas atividades profissionais.”

Já a **fisioterapeuta Sandra Cristina A. G. P. do Amaral**, conta que um motorista de caminhão, após ser entubado e ter alta, chegou até à Unidade de cadeira de rodas, com sequelas pulmonares e cardiológica, muito cansaço e fadiga, além da perda de força e massa muscular, alteração de equilíbrio e coordenação. Entretanto, foi evoluindo após a realização de algumas sessões, passando a se locomover com o auxílio de um andador e, posteriormente, com a ajuda de uma bengala.

Segundo Sandra, o paciente teve uma melhora significativa em todo o quadro, inclusive na saturação de oxigênio. “Fizemos vários trabalhos respiratórios e motores, usando também acupuntura para alívio da dor, e até uma sessão no simulador que foi, inclusive, excelente para a sua autoestima, pois, apesar de ainda não estar apto a voltar ao trabalho, ele pôde sentir novamente o volante em suas mãos”, conta.

Finalizando, a diretora de Rio Claro ressalta que o objetivo da Unidade é proporcionar melhor qualidade de vida aos trabalhadores do transporte, principalmente àqueles debilitados, acometidos pela Covid-19. “O atendimento é para qualquer profissional do transporte e seus dependentes, de forma gratuita, e para a comunidade em geral com valores de mercado.”

SEST SENAT INICIA OBRAS DA UNIDADE DE SÃO CARLOS

Instalação terá capacidade de realizar 53 mil atendimentos ao ano a trabalhadores do transporte e comunidade geral

V

isando cada vez mais oferecer suporte aos trabalhadores do setor de transporte, a seus dependentes e à comunidade, o Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) iniciou, no último mês de maio, as obras da Unidade de São Carlos, no interior de São Paulo. A previsão total de investimento é de R\$ 11,4 milhões e a nova estrutura, que está sendo construída em um terreno doado pelo município de São Carlos, deve entrar em funcionamento a partir de 2023.

No dia 12 de maio, o prefeito Airton Garcia, acompanhado do vice-prefeito, Edson Ferraz, e do presidente da Câmara Municipal, vereador Roselei Françoso, recebeu, no auditório do Paço Municipal, o presidente do Conselho Regional de São Paulo do SEST SENAT e da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo, Mauro Artur Herszkowicz; o supervisor do Conselho Regional de São Paulo do SEST SENAT, Luis Rafael Cardieri Marchesi; e o presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Araraquara e Região, Natal Arnosti Júnior.

Durante a reunião, quando da apresentação das obras de construção da unidade, o **presidente do Conselho Regional de São Paulo do SEST SENAT, Mauro Artur Herszkowicz**, destacou que a cidade de São Carlos e a região ganham muito com a concretização dessa antiga demanda, que oferecerá atendimento odontológico, fisioterápico, nutricional e psicológico, além de cursos de aperfeiçoamento, de forma gratuita para os profissionais do setor de transporte e a preços acessíveis à comunidade. “Além disso, quando essa estrutura estiver pronta e funcionando, serão criadas 35 vagas de emprego, para atender a uma média de 50 mil pessoas por ano.”



PREFEITO DE SÃO CARLOS, AIRTON GARCIA, E O PRESIDENTE DO CONSELHO REGIONAL DE SÃO PAULO DO SEST SENAT, MAURO ARTUR HERSZKOWICZ, DURANTE A APRESENTAÇÃO DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO DA UNIDADE

SOBRE A NOVA UNIDADE

A nova estrutura terá mais de 1.900 metros quadrados de área e contará com uma sala de treinamento no simulador de direção, com capacidade para 15 alunos; três salas de aula com capacidade para 25 alunos cada; e um laboratório de informática, com capacidade para 18 alunos.

Na área de saúde, haverá espaços para prestar atendimentos em fisioterapia, psicologia, nutrição e odontologia clínica em quatro consultórios. Conterá, ainda, com um centro de eventos para atividades de esporte e lazer.

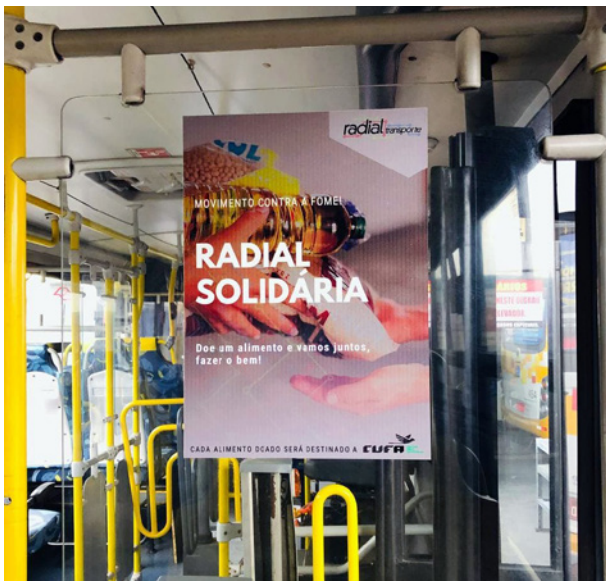
A unidade de São Carlos, localizada no Parque Novo Mundo, em São Carlos, integra o plano de expansão e melhoria da rede física do SEST SENAT em todo o Brasil, que, desde 2017, já inaugurou 31 estruturas, das quais quatro no estado de São Paulo: Ourinhos, Votuporanga, Osvaldo Cruz e Praia Grande. A cidade de Atibaia também terá uma nova unidade em breve. 🇧🇷

RADIAL SOLIDÁRIA

Empresa promove movimento contra a fome e estimula a doação de sangue

A

Radial Transporte, comprometida com as causas sociais e solidária com o momento difícil pelo qual inúmeras famílias vêm passando em decorrência da pandemia do novo coronavírus, vem estimulando o voluntariado dentro e fora das suas garagens, contribuindo assim para a melhoria da qualidade de vida nas regiões onde opera.




No mês de maio a empresa lançou, em parceria com a Central Única das Favelas (CUFA), a campanha **Radial Solidária – Movimento contra a fome!** A iniciativa, que visa arrecadar alimentos para comunidades carentes, teve início no dia 26 de maio e mobilizou não só motoristas, cobradores, fiscais e demais colaboradores da empresa, como também os passageiros.

A coleta de alimentos não perecíveis é feita em recipientes espalhados dentro dos ônibus das principais linhas municipais que atendem o Alto Tietê, nos terminais rodoviários e nas garagens da Radial, e depois entregue para a Central Única das Favelas, que distribui para onde for necessário. Até o dia 18 de junho já tinham sido arrecadados mais de mil quilos de alimentos, que certamente farão a

diferença para inúmeras famílias. A Radial também doou uma tonelada de alimentos para a favela Cidade de Deus, em Ferraz de Vasconcelos.

DOAR SANGUE, UM ATO DE AMOR

No dia nove de junho, a empresa começou uma outra campanha tão importante quanto o Movimento contra a fome. Trata-se do **Junho Vermelho**, que tem como objetivo conscientizar os funcionários sobre a importância de doar sangue, bem como convidá-los a serem doadores, tendo em vista a necessidade do banco de sangue da região que está negativo. Para isso, a Viação disponibilizou uma vez por semana, durante todo o mês de junho, um ônibus para levar os voluntários até a Santa Casa de Suzano.

Criada em junho de 2015, a campanha Junho Vermelho visa incentivar o espírito de solidariedade e sensibilizar a população de que doar sangue é um ato de amor ao próximo e uma atitude que pode salvar vidas. Junho foi escolhido por ser o mês que marca o início do inverno, época em que os hemocentros costumam ficar com os estoques mais baixos. 





DESPOLUIR AMPLIA A SUA ATUAÇÃO

Programa Ambiental do Transporte faz parceria com a FRESP e agrega um novo serviço à sua linha de ação



0

Despoluir - Programa Ambiental do Transporte vem intensificando dia a dia a sua atuação no estado de São Paulo. Sob a gestão da **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)** ampliou o número de viaturas e dos técnicos responsáveis por aferir a emissão de poluentes na atmosfera pelos ônibus. Consequentemente, vem atendendo cada vez mais a um maior número de empresas, comprometidas com a qualidade de vida da população e com a preservação do meio ambiente.

Recentemente, a FETPESP firmou uma importante parceria com a **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (FRESP)** para que os veículos de fretamento também fossem aferidos. E olha que não são poucos. A entidade é composta de sete sindicatos que, juntos, reúnem mais de 300 empresas de transporte profissional de pessoas por fretamento, responsáveis pela maioria da operação dos veículos coletivos aplicados ao fretamento.

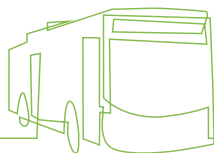
E a parceria começou de forma muito positiva. A primeira empresa atendida foi a **Transporte Santa Maria**, com sede em São Bernardo do Campo, com 144 carros aferidos e 100% de conformidade. Igual resultado obteve a **Catirose Transporte e Turismo Ltda.**, também sediada em São Bernardo do Campo, com 49 carros inspecionados e 100% de aprovação. Já na **Venetur Turismo**, em Araraquara, de um total de 46 carros aferidos, cinco foram orientados pelos técnicos do Despoluir para a correta manutenção.

INTENSIFICAÇÃO DOS TRABALHOS

É inegável a relevância do Despoluir para o setor transportador e para a sociedade. Cada vez fica mais claro para as empresas a importância da adesão ao Programa. A prova disso são as inúmeras garagens visitadas nos últimos dois meses.

A **Sambaíba Transporte Urbanos**, por exemplo, teve quatro unidades atendidas pelo Despoluir. Foram aferi-





dos 892 veículos, com 100% dos laudos de opacidade aprovados, comprovando o excelente trabalho de manutenção das garagens.

Na **Sancetur**, operadora do Sistema SOU, não foi diferente. Os técnicos do Despoluir avaliaram os ônibus das seguintes cidades: Atibaia (74 carros – 100% em conformidade), Paulínia (30 carros - 100% em conformidade), Indaiatuba (130 carros – 100% em conformidade), Americana (106 carros – 97% em conformidade), Valinhos (42 carros – 100% em conformidade) e Limeira (107 carros – 100% em conformidade).

Excelente resultado também obteve a **Viação Jundiense**, a **Auto Ônibus Três Irmãos** e a **Viação Leme**. Os 290 ônibus submetidos ao teste de opacidade estavam dentro dos padrões de emissão de poluentes permitidos, comprovando o compromisso das empresas com as práticas ambientalmente responsáveis. A excelência da frota da cidade de Jundiá virou, inclusive, notícia na Revista do Ônibus.

Na garagem da **Viação Padre Eustáquio – VIPE**, localizada em São Caetano do Sul, os 91 ônibus aferidos também estavam em conformidade com a legislação. Todos os veículos aprovados, ou seja, aqueles que estão dentro dos padrões de emissão de poluentes estabelecidos por lei, receberam o Selo Ambiental (selo verde) para ser afixado no para-brisa.

QUALIDADE DO ARMAZENAMENTO DO ÓLEO DIESEL

O Despoluir - Programa Ambiental do Transporte desenvolve diversas ações para à redução das emissões de poluentes atmosféricos por ônibus e caminhões, uso de tecnologias e energias limpas, adoção da gestão ambiental no transporte e capacitação continuada dos profissionais do setor, entre outras. Dentro em breve, a sua linha de atuação será ampliada com a verificação da qualidade do armazenamento do óleo diesel nas garagens.

De acordo com a Cartilha de Boas Práticas da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva, o combustível é um elemento que deve ser constantemente monitorado, tendo em vista que atitudes preventivas são normalmente muito menos onerosas do que reparos, tempo de parada e substituições de componentes. “De maneira geral, é fundamental estar atento, pois em toda a cadeia de distribuição, transporte e armazenamento, a drenagem, a limpeza e a troca de filtros são primordiais para a qualidade final do combustível”, destaca a publicação.



A adesão ao Despoluir é gratuita para as empresas vinculadas aos sindicatos associados à FETPESP. Mais informações podem ser obtidas pelo e-mail ambiental@fetpesp.org.br ou pelo telefone (11) 3179-1077.

INICIATIVAS SUSTENTÁVEIS NO TRANSPORTE PÚBLICO

Empresas operadoras do transporte coletivo investem em ações para preservação do meio ambiente

0

Dia Mundial do Meio Ambiente, comemorado anualmente no dia cinco de junho, tem um significado especial para as operadoras do transporte público em São Paulo. Conscientes da importância do seu papel na sociedade, as empresas investem constantemente em ações, tecnologia e veículos não poluentes, reforçando o seu compromisso com as práticas ambientalmente responsáveis.

Nesse sentido, destaca-se o Despoluir – Programa Ambiental do Transporte, que visa não somente reduzir a emissão de poluentes da frota por meio da aferição, mas também aprimorar a gestão ambiental das empresas e possibilitar uma mudança de comportamento dos agentes responsáveis pela manutenção e operação dos veículos.

Programas de reciclagem de materiais, reuso da água e descarte adequado de subprodutos, entre outros, fazem parte da rotina das companhias. A **Metra**, que atua no Corredor Metropolitano ABD, por exemplo, opera com frota limpa com ônibus híbridos e o trólebus; reutiliza e faz a captação de água da chuva para a lavagem dos seus veículos, peças, corredores, calçadas e jardins. Além disso, ao longo do Corredor, a concessionária plantou 10 mil manacás-da-serra, que embelezam a paisagem urbana e colaboram na redução do efeito estufa.



CORREDOR ABD, 10 MIL MANACÁS-DA-SERRA EMBELEZAM A PAISAGEM URBANA E COLABORAM NA REDUÇÃO DO EFEITO ESTUFA

A **Guarulhos Transportes** tem instalado um moderno sistema de Estação de Tratamento de Efluentes, em que toda a água consumida industrialmente na lavagem dos ônibus é reutilizada – em média, 21 mil litros. A **Viação Pirajuçara**, operadora do transporte intermunicipal na região sudoeste da Grande São Paulo, também dispõe de uma Estação de Tratamento de Água para reutilização na lavagem da frota.

Já a **Radial Transporte e Alto Tietê Transporte (ATT)** reutilizam cerca de 80% da água usada para a lavagem diária dos veículos. Óleos, graxas e demais resíduos são separados da água que retorna aos tanques para ser reutilizada na limpeza. Em Ferraz de Vasconcelos, o tanque de reuso possui capacidade para 10 mil litros de água e, em Suzano, para 20 mil litros de água.

A **Viação São João**, que opera linhas intermunicipais na região de Sorocaba, possui um sistema que capta a água da chuva para utilizá-la nas descargas dos banheiros e na lavagem interna e externa de todos os veículos da frota. A mesma água é reutilizada mais de uma vez. O sistema funciona com cisternas (caixas coletoras) capazes de armazenar mais de 70 mil litros de água. Ali, o líquido é tratado e utilizado, evitando o desperdício e gerando economia para a empresa.

Para assegurar uma emissão menor de gases poluentes, a **BR Mobilidade**, concessionária responsável pela operação do VLT e pelos ônibus intermunicipais da Região Metropolitana da Baixada Santista, realiza ações preventivas para o controle de emissão de fumaça. Além disso, desenvolve programas de reciclagem – com coleta seletiva de resíduos produzidos pela empresa e mantém programas que visam despertar a consciência ecológica dos colaboradores. 🚩

FONTE: SECRETARIA DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS/EMTU

VACINA CONTRA A COVID-19 LEVA ESPERANÇA AOS PROFISSIONAIS DO TRANSPORTE COLETIVO

Após reiteradas solicitações, motoristas e cobradores de ônibus receberam a primeira dose do imunizante

Esperança, segurança, maior tranquilidade... São vários os sentimentos de quem já recebeu a vacina contra o novo coronavírus. No transporte de passageiros não foi diferente. Afinal, diariamente motoristas e cobradores estão em contato direto com milhares de passageiros. Preservar a própria vida e daqueles que circulam nos ônibus passou a ser um verdadeiro desafio nos dias atuais!

Felizmente, depois das reiteradas solicitações dos profissionais e das entidades representativas do setor de transporte de passageiros, para que esse grupo tivesse realmente prioridade na imunização contra a Covid-19, e em meio aos fortes rumores de greve da categoria, o governador do estado de São Paulo anunciou que, a partir do dia 18 de maio, teria início a vacinação para motoristas e cobradores do transporte coletivo municipal e intermunicipal. Segundo a Secretaria Municipal de Saúde (SMS), a estimativa é de que mais de 47 mil profissionais do segmento receberiam a primeira dose da vacina nessa etapa.

A inclusão desses trabalhadores no grupo prioritário foi reivindicada pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), que encaminhou ofícios ao governador do estado de São Paulo, João Doria, e secretário estadual de Saúde, Dr. Jean Carlo



FOTOS: DIVULGAÇÃO



Gorinchteyn, solicitando que os motoristas de transporte coletivo tivessem prioridade na campanha de vacinação contra a Covid-19. “Era preciso resguardar a saúde desses profissionais que estão na linha de frente, na manutenção do transporte coletivo, serviço essencial e indispensável à população, bem como de milhares de passageiros transportados diariamente”, destaca o **presidente da FETPESP, Mauro Artur Herszkowicz**.

A data tão esperada trouxe esperança para o setor. Motoristas, cobradores e agentes de bordo do Grupo São João, por exemplo, ficaram emocionados ao receberem a primeira dose do imunizante. “Após tomar a vacina, a sensação que tive foi de liberdade e esperança de que tudo vai ficar bem; só sinto pelo fato de não conseguirmos vacinar toda a população neste momento, mas estamos caminhando para isso”, conta o motorista Daniel Gomes Fogaça.

Quem também não escondeu a emoção foi a motorista Rosana Carriel Fogaça, que se considera vitoriosa pela oportunidade de ser imunizada. “Fiquei muito feliz por ter conseguido tomar a vacina, mas triste pelos muitos amigos que morreram vítimas da Covid-19.”

“Trabalho na linha de frente e só posso agradecer esta oportunidade de receber a vacina”, comemora o motorista Francisco Aureliano, 54. “Não via a hora de ser vacinada, pois tenho contato com muita gente”, complementa a cobradora Arminda Miguel Dias. 🚒

ÔNIBUS A HIDROGÊNIO PODE COMPLEMENTAR VEÍCULOS A BATERIA EM TRANSIÇÃO PARA TRANSPORTE LIMPO

HELOANT SOUZA, GUILLERMO PETZHOLD E CRISTINA ALBUQUERQUE

Tecnologias limpas são o futuro do transporte coletivo. Em meio ao período mais quente já registrado, a descarbonização da frota de ônibus tem um grande potencial para a redução de emissões de gases de efeito estufa e poluentes locais – ao mesmo tempo em que melhora a qualidade do serviço. Estima-se que para cada mil ônibus elétricos na estrada, cerca de 500 barris por dia de óleo diesel são retirados do mercado.

Para promover essa transição, duas tecnologias limpas despontam no setor por sua gama de benefícios e potencial de complementaridade: veículos elétricos a bateria

(*battery electric vehicles*, ou BEVs) e veículos elétricos a célula de combustível de hidrogênio (*fuel cell electric vehicles*, FCEVs) – ambos com zero de emissão no escapamento.

Apesar de ônibus a bateria utilizarem uma tecnologia mais estabelecida, o hidrogênio desperta muito interesse como combustível por ser um elemento abundante, encontrado na água e em todos os compostos orgânicos. Para frotas urbanas, ônibus a hidrogênio representam mais uma oportunidade, a se juntar aos mais difundidos modelos a bateria, para descarbonizar o transporte coletivo, especialmente em países onde os insumos para baterias elétricas são escassos.



COMO OS ÔNIBUS A HIDROGÊNIO FUNCIONAM?

Ônibus movidos a hidrogênio possuem dois componentes principais: uma célula de combustível e uma bateria (menor do que as presentes em ônibus puramente a bateria) que alimenta um motor elétrico.

Para gerar energia elétrica, o hidrogênio, armazenado em tanques, reage com o ar atmosférico pela célula de combustível. Essa energia é armazenada na bateria e usada para tração direta. Esse processo emite apenas vapor de água no escapamento.

DE ONDE VEM O COMBUSTÍVEL DE HIDROGÊNIO?

O hidrogênio para fins energéticos é extraído de diferentes compostos por meio de processos industriais específicos. A energia utilizada pode vir de fontes renováveis (solar, eólica, biomassa, hidrelétrica) ou não renováveis (gás natural, combustíveis fósseis, carvão).

Atualmente, o processo mais comum e barato para a produção é a reforma do gás natural. Porém esse processo, ainda que em pequena escala, emite poluentes. Para que seja considerado 100% limpo, o hidrogênio verde deve ser produzido de fontes de energia renováveis por meio de eletrólise – processo que utiliza uma corrente elétrica para separar a água em hidrogênio e oxigênio.

QUAIS OS BENEFÍCIOS DE UM ÔNIBUS A HIDROGÊNIO?

Um estudo de uma empresa de energia apontou vários benefícios dos veículo a hidrogênio. Como a energia é produzida a bordo, o sistema não precisa de infraestrutura de recarga de oportunidade, o que torna a operação mais flexível. O abastecimento dos tanques é similar ao do gás natural veicular (GNV), e, com 10 a 20 minutos de recarga, obtém-se um alcance de 300 a 450km.

Evidências sugerem que a autonomia não é impactada por variações climáticas. Além disso, o conjunto formado pelos tanques, célula de combustível e bateria é reduzido em peso. Esses fatores podem conferir aos ônibus a hidrogênio alto desempenho sem comprometer o serviço nem a operação.

IMPEDITIVOS E BARREIRAS FINANCEIRAS

Nos veículos, a célula de combustível é o componente mais caro. De acordo com estimativas de sistemas implementados nos Estados Unidos, a peça corresponde a 73% do

custo de todo o módulo de energia embarcado (tanques de hidrogênio, bateria, célula de combustível e sistema de controle térmico) e a 13% do custo total do veículo.

Uma das principais barreiras para uma implementação limpa e sustentável da tecnologia são os altos custos iniciais para a produção de hidrogênio verde. A eletrólise ainda apresenta custos elevados, sobretudo devido ao preço da energia elétrica necessária como fonte secundária no processo. Esse obstáculo é maior em países cuja matriz elétrica é composta em sua maioria de fontes não renováveis.

Dependendo do método de produção – que pode ser feito em grandes usinas centrais ou em pequenas instalações *in loco* –, a distribuição também pode vir a reduzir os ganhos ambientais da tecnologia. Caso o transporte das usinas até o ponto de uso final não seja feito de forma limpa (por veículos de carga ou dutos), os ganhos ambientais são reduzidos. Além disso, devido a sua inflamabilidade, à leveza e à fácil dispersão, o combustível de hidrogênio requer infraestrutura de armazenamento específica, incluindo tanques e bombas.

ONDE HÁ ÔNIBUS A HIDROGÊNIO EM OPERAÇÃO?

O movimento global para a adoção do hidrogênio ainda é bastante incipiente, mas há experiências significativas em curso. Em 2018, foram contabilizados mais de 200 ônibus a hidrogênio em operação em diferentes cidades da China. O país é o maior mercado consumidor do combustível e tem o maior volume de produção industrial de hidrogênio no mundo, alcançado por investimentos em políticas de crédito e incentivo à pesquisa.

Os Estados Unidos foram o primeiro país a estabelecer o hidrogênio e os veículos a célula de combustível como parte de sua estratégia nacional de energia. Em 2019, cerca de 35 ônibus a hidrogênio estavam em operação. A União Europeia (EU) considera o hidrogênio parte importante de sua política de segurança energética e vem realizando programas de demonstração desde 2003. Ônibus a hidrogênio operam no transporte diário em uma série de cidades europeias. Em 2019 havia cerca de 84 veículos em serviço ou prestes a iniciar as operações em 17 cidades e regiões em oito países europeus.

O Japão é talvez o mais dedicado a se tornar uma “sociedade do hidrogênio”. Lá a comercialização de carros a hidrogênio tem despontado, e atualmente há cerca de 120 postos de abastecimento – o maior número entre todas as nações. O principal ator nessa construção é a Toyota. Além de carros já lançados, a fabricante planejava para as Olim-



píadas de 2020 (adiadas em função da Covid-19) a operação de ao menos 100 ônibus a hidrogênio, na esperança de que esse fosse mais um legado para a construção da era do hidrogênio no transporte da cidade.

No Brasil, há algumas iniciativas, como um projeto lançado em 2006 para o estado de São Paulo que testou quatro ônibus a hidrogênio abastecidos por uma estação local de produção de combustível. Recentemente, o governo do Ceará anunciou a construção de uma usina de hidrogênio verde que pretende tornar o estado um *hub* de produção do combustível.

PARALELOS COM OS ÔNIBUS ELÉTRICOS A BATERIA

Os grandes saltos tecnológicos que favoreceram o estabelecimento dos ônibus elétricos a bateria podem fornecer importantes lições e perspectivas para o combustível a hidrogênio.

No campo dos avanços tecnológicos, as baterias, principais componentes e parte significativa do custo total de ônibus elétricos assim movidos, tiveram nos últimos 10 anos uma redução de aproximadamente 80% no seu custo, e estima-se uma redução de até 20% no valor dos veículos até 2025.


Para a produção, estimativas da consultoria Bloomberg-NEF projetam que até 2050 o preço do hidrogênio verde se equipare ou fique mais barato do que o do hidrogênio produzido por meio do gás natural. O principal fator para a redução seria o barateamento da eletricidade solar fotovoltaica, para a qual se espera uma redução de custo de 40% no mesmo período.


Ônibus a hidrogênio também podem ser impulsionados por incentivos fiscais. Foi o que fez a China para mitigar as barreiras de ônibus elétricos a bateria. A estratégia *Electricity and New Energy Vehicles* (Nova Mobilidade e Veículos de Energia Nova, em tradução livre) estabeleceu subsídios que diminuiram em até 50% os impostos cobrados na compra de ônibus a bateria, praticamente igualando o custo de capital ao de ônibus a diesel.

Por fim, no campo dos contratos de concessão do transporte coletivo, Santiago do Chile traz bons exemplos de maneiras de fomentar a adoção de frotas limpas. A cidade assumiu a liderança latino-americana na transição para a eletromobilidade utilizando dois principais mecanismos: incrementou o investimento privado ao desenvolver um novo modelo de negócio que separa a posse do veículo de sua operação, e incluiu incentivos aos ônibus elétricos ao permitir, por exemplo, um maior tempo de operação comparativamente aos ônibus movidos a diesel.

RUMO A UM TRANSPORTE COLETIVO MAIS LIMPO

A tecnologia do hidrogênio vem ganhando espaço nos últimos tempos. Contudo, no setor de mobilidade, ainda é menos difundida do que a dos ônibus elétricos a bateria. Em um cenário de urgência para a transição energética, mais do que a escolha de uma alternativa, o caminho para avançar pode estar na combinação de ambas.

Uma ambiciosa estratégia de transição energética alinhada aos principais objetivos climáticos internacionais e a compreensão do potencial econômico das novas tecnologias podem criar oportunidades de produção em locais que contam com abundância de recursos renováveis, capazes de favorecer a competitividade do hidrogênio. É o caso do Brasil que, com uma das matrizes elétricas mais renováveis do mundo, poderia ser uma potência na produção e exportação do hidrogênio verde. 

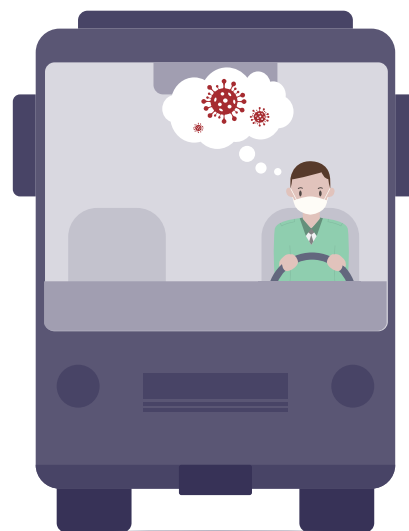

 FONTE: [HTTPS://WRIBRASIL.ORG.BR/PT/BLOG/CIDADES/ONIBUS-HIDROGENIO-PODE-COMPLEMENTAR-VEICULOS-BATERIA-EM-TRANSCAO-PARA-TRANSPORTE-LIMPO?UTM_SOURCE=NEWSLETTER&UTM_MEDIUM=EMAIL&UTM_CAMPAIGN=NEWS_ABRIL_21](https://wribrasil.org.br/pt/blog/cidades/onibus-hidrogenio-pode-complementar-veiculos-bateria-em-transicao-para-transporte-limpo?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=news_abril_21)



WRI BRASIL

MOTORISTA, A PANDEMIA DA COVID-19 O ESTÁ DEIXANDO MAIS TENSO?

Sobrecarga pode causar dores e desconfortos que necessitam de cuidados fisioterápicos



0

trabalho exercido pelos motoristas profissionais traz algumas “dores e delícias”. Os deslocamentos vivenciados com paisagens deslumbrantes, as amizades e o relacionamento com os passageiros tornam a viagem mais prazerosa, conferindo um privilégio singular a essa categoria. Entretanto, vivemos um período pandêmico, algo nunca vivenciado neste século, que pegou a todos de surpresa, causando apreensão, que muitas vezes acaba gerando tensões musculares.

Essas tensões, traduzidas muitas vezes em dores ou desconfortos osteomusculares, podem estar associadas à sensação de insegurança ou agravadas por ela, entre outros fatores. No último ano, em decorrência da pandemia do novo coronavírus, cresceram as queixas desse tipo de distúrbio entre os trabalhadores do transporte.

Felizmente, os trabalhadores do setor têm à sua disposição os serviços oferecidos pelo Serviço Social do Transporte (SEST), que conta com uma equipe multiprofissional para cuidar da saúde do motorista. Nesses casos de problemas osteomusculares, entra em cena o fisioterapeuta, profissional indicado para atuar tanto na prevenção quanto no tratamento e na recuperação das lesões e tensões musculares, sempre em busca de promover a saúde e o bem-estar do trabalhador do transporte.

Alguns exercícios respiratórios podem ser adotados no dia a dia, para proporcionar a melhoria da saúde física e mental, uma vez que a respiração correta ajuda na digestão, na circulação sanguínea e auxilia o sistema imunológico a combater as infecções. Entretanto, se as dores persistirem, o indicado é procurar o fisioterapeuta da unidade do SEST SENAT mais próxima.



DICAS RESPIRATÓRIAS

- 1. Exercício diafragmático:** Coloque uma mão sobre o peito e a outra mão sobre a barriga. Puxe (inspire) o ar pelo nariz até sentir que está levantando a barriga. Depois, solte (expire) o ar pela boca, contraindo a barriga.
- 2. Exercício com os lábios franzidos:** Puxe (inspire) o ar pelo nariz até sentir que está levantando a barriga. Depois, solte (expire) o ar pela boca fazendo um bico, prolongando o tempo de saída do ar até contrair a barriga.
- 3. Exercício de inspiração e apneia máxima pós-inspiratória:** Puxe (inspire) o ar pelo nariz até encher completamente os pulmões de ar. Prensada a respiração por 3 a 10 segundos e solte o ar pela boca até esvaziar todos os pulmões.
- 4. Exercício de expiração forçada e tosse:** Puxe (inspire) o ar pelo nariz até encher completamente os pulmões de ar. Depois solte o ar com toda a força, em duas etapas, e com a boca aberta. Ao final, sentirá vontade de tossir. Caso isso não aconteça, provoque uma tosse. 🚩



**JOSÉ MARTIM
MARQUES SIMAS**
fisioterapeuta do SEST SENAT
– Unidade D05 Registro SP



ATENDE

UM PROJETO DE SUCESSO

POR FRANCISCO CHRISTOVAM

A

cidade de São Paulo conta com uma população de 12,5 milhões de habitantes e, segundo a Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência (SMPED), tem cerca de 810 mil pessoas com algum tipo de deficiência. Esse número equivale a mais de 6,5% da população da cidade, ou seja, um em cada quinze paulistanos tem deficiência visual, auditiva, motora ou intelectual, em diferentes níveis.

Entre as pessoas com deficiências, 42% são deficientes visuais, 27% têm deficiência motora, 16% possuem alguma dificuldade intelectual/mental e 15% são deficientes auditivos. Dessa forma, quase 350 mil pessoas, com alguma deficiência motora ou intelectual, têm muita dificuldade para se deslocar pela cidade, utilizando o transporte coletivo.

Em uma reunião na sede da Prefeitura, no início do ano de 1996, a diretoria da São Paulo Transporte S/A (SPTrans) recebeu a incumbência de incluir um ônibus preparado para o transporte de pessoas deficientes, em cada uma das mais de mil linhas que operavam na cidade.

A ideia de adaptar veículos da frota existente logo caiu por terra. Os ônibus que compunham as frotas das empresas operadoras não haviam sido projetados nem construídos para receber um dispositivo que deveria ser acoplado à lateral da carroceria para poder realizar o trabalho de elevação e de descida das cadeiras de rodas.

Para superar essa dificuldade, a SPTrans decidiu acelerar o processo de renovação da frota, previsto nos contratos de permissão ou de concessão dos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, obrigando as empresas operadoras a encomendar novos veículos equipados com plataformas elevatórias, com adaptação de fábrica, para colocar em operação, em cada uma das suas linhas operacionais.

Vale registrar que as empresas de ônibus em São Paulo renovam uma média de cem veículos por mês. Assim, seriam necessários mais de dez meses para ter em cada linha ao menos um ônibus adaptado para o transporte de deficientes.

Em contrapartida, alocar apenas um ônibus, em cada uma das mais de mil linhas, em muito pouco resolveria o problema de mobilidade das pessoas deficientes. Isso sem contar que o intervalo entre os ônibus adaptados poderia chegar até a duas horas ou mais.

Além disso, uma parcela significativa das pessoas com deficiência motora ou intelectual, em função da gravidade das suas respectivas deficiências, não conseguiria se deslocar pela cidade, mesmo contando com os novos ônibus adaptados.

Dessa forma e com o intuito de resolver o problema de um modo mais abrangente e célere, surgiu a ideia de, além dos ônibus adaptados de fábrica, exigir que as empresas operadoras adquirissem vans com um arranjo interno modificado e equipadas com plataformas elevatórias, para o transporte de cadeirantes ou de pessoas com mobilidade muito reduzida.

Após a elaboração de especificações técnicas detalhadas, do dimensionamento do número de vans com que cada empresa deveria operar, bem como da definição do modelo de operação a ser adotado, ficou, então, estabelecido que esse seria um serviço especial de transporte, com características muito próprias e totalmente inovador.

TRANSPORTE SOB DEMANDA, GRATUITO E PORTA A PORTA

Por meio do Decreto Municipal 36.071, de 9 de maio de 1996, a Prefeitura de São Paulo instituiu, no seu sistema de transporte coletivo de passageiros, *um serviço destinado a atender, exclusivamente, pessoas portadoras de deficiência motora, mental e múltipla, temporária ou permanente, em alto grau de dependência*. Esse serviço de transporte “sob demanda”, gratuito e com atendimento porta a porta, operado por uma frota especial, realizado pelas concessionárias que atuam no transporte coletivo urbano de passageiros e gerenciado pela São Paulo Transporte S/A (SPTrans), recebeu o codinome ATENDE.

O início da operação do serviço contou com apenas 35 vans, dirigidas por motoristas selecionados entre os melhores condutores de cada empresa. Além da competência profissional para realizar esse transporte, os motoristas escolhidos deveriam ter em suas famílias pessoas com algum grau de deficiência e passar por um treinamento especial para operar os equipamentos de elevação das cadeiras de rodas.

Os clientes do serviço ATENDE são cadastrados, individualmente, em uma Central de Atendimento que, também, identifica e registra os pontos de origem e destino



das viagens, a eventual necessidade de acompanhante, bem como o horário e a frequência do deslocamento. Em síntese, a Central de Atendimento analisa os detalhes da viagem solicitada, compatibiliza os interesses para mais de um ocupante do veículo, se for o caso, e define a rota mais adequada para o deslocamento. Como a demanda é sempre maior do que a oferta de lugares, as viagens por motivo de tratamento de saúde ou reabilitação psicomotora têm prioridade.

Com o intuito de disciplinar e padronizar o atendimento aos usuários, a SPTrans elaborou um regulamento específico, estabelecendo normas e procedimentos para a prestação do serviço, que vem sendo ampliado e modernizado, a cada edição. O aperfeiçoamento desse regulamento conta com sugestões dos gestores e dos próprios usuários do serviço, bem como com propostas emanadas de representantes de órgãos de governo, do poder Legislativo e da sociedade civil, todos interessados em melhorar a mobilidade das pessoas com deficiência.

O serviço ATENDE já é uma referência nacional e internacional e tem servido de exemplo e modelo para a implantação de serviços semelhantes em várias cidades brasileiras. Ao longo desses 25 anos de operação, já recebeu várias premiações, homenagens e o reconhecimento pela qualidade do atendimento prestado às pessoas com algum tipo de deficiência.

Em 30 de dezembro de 2015, o serviço passou a ser regulado e regulamentado pela Lei Municipal nº 16.337, que instituiu o Serviço de Atendimento Especial (ATENDE), *destinado a transportar gratuitamente pessoas que não possuem condições de mobilidade e acessibilidade autônoma aos meios de transportes convencionais ou que possuam grandes restrições ao acesso e uso de equipamentos e mobiliários urbanos, com deficiência física, temporária ou permanente, transtorno do espectro do autismo e surdocegueira*. O artigo 3º dessa Lei estabelece que *o transporte será feito por veículos do tipo van, similares ou táxis, devidamente adaptados para o transporte confortável e seguro de seus usuários e seus acompanhantes*.

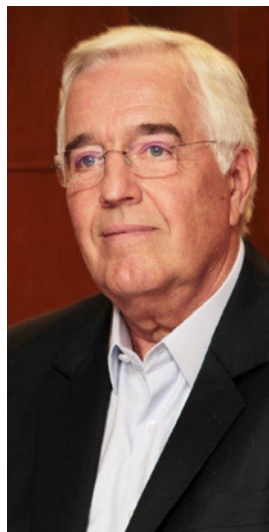
Para facilitar os deslocamentos das pessoas com dificuldades motoras ou intelectuais e em cumprimento às obrigações constantes dos atuais contratos de concessão, todos os veículos do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros de São Paulo são acessíveis, ou seja, estão adaptados para o transporte das pessoas com dificuldades para se deslocar na cidade. São 7.444 ônibus equipados com plataforma elevatória e 6.494 ônibus, de piso baixo, equipados com rampa de acesso para cadeiras de rodas.

Adicionalmente e por força da Lei Municipal nº 16.337/2015, a cidade também conta com cerca de 120 táxis, devidamente adaptados para o transporte de deficientes. A grande maioria desses táxis é cadastrada no serviço ATENDE e o deslocamento das pessoas deficientes é gratuito. Mas, os táxis adaptados não são utilizados exclusivamente por deficientes e podem operar, normalmente, de acordo com as normas que disciplinam esse serviço na cidade.

O serviço ATENDE conta, atualmente, com 525 vans, do tipo Sprinter, Master e Ducato, fabricadas pela Mercedes-Benz, Renault e Fiat, respectivamente, que são operadas pelas concessionárias do *Subsistema de Distribuição Local*, a um custo médio mensal que varia de R\$ 18 mil a R\$ 19 mil, por van.

Em 2019, ano anterior ao período da pandemia, o serviço ATENDE foi responsável pelo transporte de mais de 5,8 mil pessoas deficientes e de mais de 4,5 mil acompanhantes. Nesse mesmo ano, realizou 897.729 e 615.231 viagens de pessoas com deficiência e de acompanhantes, respectivamente.

Esse serviço de transporte especializado sempre foi muito bem avaliado pela sociedade e, principalmente, pelos seus clientes. Muito mais do que um programa de inclusão social, o ATENDE possibilita o exercício de um direito social, por todas as pessoas com algum tipo de deficiência. Em todas as pesquisas já feitas, para medir o grau de satisfação dos usuários ou para, simplesmente, avaliar a qualidade dos serviços prestados, os resultados demonstram tratar-se de um serviço de excelência. 🚩



FRANCISCO CHRISTOVAM

é assessor especial do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss) e, também, membro da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), do Conselho Diretor da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e do Conselho Consultivo do Instituto de Engenharia.



AMOR E SOLIDARIEDADE EM PROL DO PRÓXIMO



DIA DE FAZER
A DIFERENÇA

29/08/2021

Convidamos as empresas operadoras de transporte de passageiros e seus colaboradores a promoverem, no último domingo de agosto, em suas garagens e na comunidade onde estão inseridas, um dia de amor e solidariedade em prol do próximo. Um dia exclusivo para fazer a diferença na própria vida e na do seu semelhante.

“SEJA A DIFERENÇA QUE
VOCÊ QUER VER NO MUNDO”

MAHATMA GANDHI



LOCAL

Creches, hospitais, asilos, escolas, praças públicas, orfanatos e instituições carentes, entre tantos outros locais necessitados de cuidados e atenção.



AÇÕES

Reformas estruturais (pinturas, conserto de instalações, limpeza), palestras, campanhas, doações etc.



PARTICIPAÇÃO

O voluntariado é uma oportunidade excelente para a prática do bem e da solidariedade, além de ser uma experiência gratificante. Ele proporciona alegria e bem-estar para ambas as partes. Por isso, quanto mais pessoas empenhadas, melhor!

DIVULGAÇÃO

As empresas devem enviar - até o dia 10 de setembro - para o e-mail entreprenhantes@uol.com.br um breve relatório do que foi feito, o nome do local beneficiado e duas ou três fotos - em alta resolução - das ações, para que sejam divulgadas na Revista SOU + ÔNIBUS.



MOTORISTAS, RECEBAM NOSSA HOMENAGEM E NOSSO RECONHECIMENTO!



No dia 25 de julho é comemorado o Dia do Motorista e de São Cristóvão, santo protetor desses profissionais essenciais para o País, que conduzem, com responsabilidade e respeito, vidas e sonhos.

A eles todo o nosso respeito e nossa admiração.

A FETPESP parabeniza todos os motoristas!



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