

ônibus^{SOU}



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

MAIO/JUNHO · 2016 · EDIÇÃO 02 · ANO 01

SETPESP, HÁ 75 ANOS EM CONSTANTE MOVIMENTO

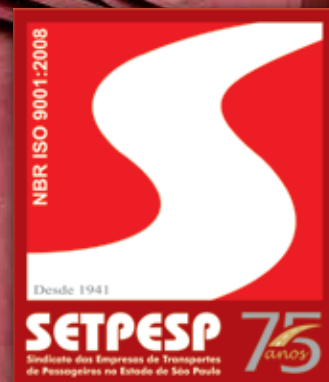
*Entidade completa
75 anos de atividades
em prol do transporte
público de passageiros
com foco no presente,
visando a um
futuro melhor*

ERA DAS INCERTEZAS

Buscando alento para o difícil momento político-econômico por que o Brasil passa, com reflexos diretos no setor de transporte de passageiros, o SETPESP promove a 21ª edição do Congresso Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros

ENTREVISTA

Adalberto Maluf, diretor de Relações Governamentais e Marketing da BYD Brasil, fala sobre soluções sustentáveis para o transporte de passageiros



BOM

PRA QUEM USA ÔNIBUS, METRÔ E CPTM.

Baixe já o aplicativo BOM MOB

Available on the iPhone
App Store

ANDROID APP ON
Google play

www.cartabom.com.br

FÁCIL FAZER



LOJAS E
QUIOSQUES



ENTREGA
EM DOMICÍLIO



1ª VIA
GRATUITA

FÁCIL RECARREGAR



LOJAS E
QUIOSQUES



CENTENAS
DE PONTOS
CREDENCIADOS



BOM MOB APP
PARA RECARGA
DE CRÉDITOS



ATMs
NAS ESTAÇÕES



RECARGA
FÁCIL





A BAIXADA SANTISTA RENOVA SEU SISTEMA, REAFIRMANDO A PARCERIA E CONFIANÇA EM NOSSA TECNOLOGIA



PRODATA
mobility Brasil

PRODATA
mobility Brasil

BONS MOTIVOS PARA COMEMORAR!?

Sim, o momento é difícil, a crise político-econômica que assola o País reflete-se de forma negativa em todos os setores, inclusive no segmento de transporte de passageiros, bastante envolvido e preocupado com outros inúmeros desafios como licitações, a diminuição do número de passageiros transportados, a concorrência desleal dos clandestinos etc. etc. etc.

Entretanto, este ano o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP) completa 75 anos de atividades em prol do transporte coletivo e isso – com certeza – é um bom motivo para comemorar. Ao longo dessas sete décadas foram batalhas diárias, de forma a garantir maior representatividade e o fortalecimento da categoria, bem como o melhor atendimento a suas empresas associadas.

Além disso, a 21ª edição do Congresso Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros, realizada em abril, também deve ser celebrada. Afinal, trata-se de um evento pioneiro, que marcou uma nova era no transporte de passageiros, tendo em vista que em 1995, pela primeira vez, magistrados e empresários reuniram-se em torno de um tema de suma

importância para o segmento: a responsabilidade civil no transporte. O sucesso do evento garantiu sua continuidade e a regularidade anual.

E “se a maré não está para peixe”, como diz um velho ditado, não adianta ficar parado esperando. Nesse sentido, trazemos nesta edição várias matérias que mostram ações e iniciativas de empresas de ônibus em prol da melhoria dos seus serviços. Destaque-se a Viação Cometa, que implantou um Sistema de Gestão Integrado, que beneficiou a empresa, com reflexo direto no aumento da satisfação de seus clientes.

Já a Viação Piracicabana vem desenvolvendo campanhas de marketing, visando incentivar a troca do carro pelo ônibus; e a Viação Paraty – com foco na prevenção de acidentes de trânsito – promove o programa Acidente Zero, que inclui ações de orientação, fiscalização, punição e premiação, e que este ano vai sortear um carro entre os motoristas com maior pontuação no programa.

Tudo isso e muito mais você confere nesta edição de Sou + Ônibus.

Boa leitura!

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.setpesp.org.br

DIRETORES TITULARES

Presidente
Gerson Oger Fonseca
Vice-Presidente Rodoviário
Antonio José Lubanco da Cruz
Vice-Presidente Metropolitano
João Antonio Setti Braga
Vice-Presidente Urbano
Francisco Armando Noschang Christovam

DIRETORES SUPLENTE

Vice-Presidente Rodoviário
Paulo Sérgio Bongiovanni
Vice-Presidente Metropolitano
Luiz Augusto Saraiva
Vice-Presidente Urbano
Júlio Luiz Marques

CONSELHO FISCAL (TITULARES)

Presidente
Mauro Artur Herszkowicz
Belarmino da Ascensão Marta Júnior
Robson Rodrigues

CONSELHO FISCAL (SUPLENTE)

José Romano Netto
José Roberto Iasbek Felício
Cláudio Nelson Calhau Rodrigues de Abreu

SOU + ÔNIBUS

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

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO
Duo Design

CONSELHO EDITORIAL
Cássio Belvisi
Denise Nicolini
Helcio Raymundo
Francisco Hélio Ferreira da Silva
João Carlos Thomaz

CANAL DE COMUNICAÇÃO
Artigos, reportagens e sugestões devem ser enviadas para os e-mails:
entrepareses@uol.com.br e/
presidencia@setpesp.org.br

A Revista **SOU + ÔNIBUS** é uma publicação bimestral distribuída gratuitamente. Ela não se responsabiliza pelos conceitos emitidos nos artigos assinados ou por qualquer conteúdo comercial, este último de inteira responsabilidade do anunciante.

A publicação também está disponível no site www.setpesp.org.br.

**ANIVERSÁRIO** 6

SETPESP completa 75 anos de atividades

EVENTO 8

21ª edição do Congresso Responsabilidade Civil no Transporte

ENTREVISTA 16

Adalberto Maluf, diretor da BYD, maior fabricante de ônibus elétrico do mundo

ARTIGO 20

Inovação disruptiva e o futuro do transporte público, por Helcio Raymundo

**CAMPANHA DE MARKETING** 22

Viação Piracicabana faz campanha para incentivar o uso do ônibus

FIQUE POR DENTRO 24

Modernização do transporte em Araraquara

SUSTENTABILIDADE 25

Transporte metropolitano do Estado terá Certificação de Qualidade Ambiental

TRÂNSITO SEGURO 26

- Viação Paraty sorteia caro zero para bons motoristas
- O exame toxicológico e o transporte público

ACESSIBILIDADE 28

- Acessibilidade nos ônibus de características rodoviárias

30 RESPONSABILIDADE SOCIAL

Rigras abre sua garagem para as escolas municipais

31 CASE DE SUCESSO

- Autopass e Cartão BOM são destaques em evento internacional
- Viação Cometa implanta programa e obtém resultados surpreendentes

34 TECNOLOGIA

- Aplicativos para celular, computador e tablets facilitam a compra de passagens
- Expresso Luxo envia voucher de passagem de ônibus por SMS
- Biometria no combate à fraude

**38 SOCICAM**

Terminais de São Paulo inovam para driblar a crise

39 PIT STOP

Novidades voltadas para o transporte

40 PONTO DE ENCONTRO

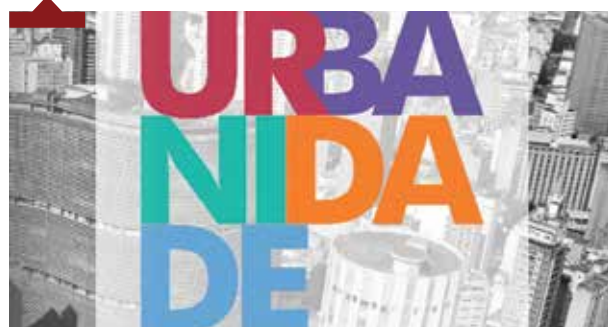
Eventos que movimentam o segmento

41 CIRCULANDO

São Paulo ganha ônibus de turismo com dois andares

42 MIX CULTURAL

Filmes e livros que valem a pena ser apreciados



SETPESP COMPLETA 75 ANOS DE ATIVIDADES EM PROL DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Entidade renova-se ano a ano e ganha fôlego novo para os constantes desafios de uma atividade essencial para a população

A

o completar 75 anos de atividades, o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP) mantém-se jovem, empreendedor e dinâmico, com a mesma disposição para lutar pelos interesses da categoria de quando iniciou as suas atividades em 15 de maio de 1941. E olha que os desafios são constantes e não são poucos.

Os primeiros anos foram particularmente difíceis. Os ônibus, chamados de jardineiras, operavam sem nenhuma regulamentação por parte do Estado. As ruas e estradas eram totalmente precárias, sem qualquer pavimentação. Foi somente depois de muita luta e árduo trabalho, que

o SETPESP conseguiu as primeiras garantias para o empresariado. Na década de 40, a atuação da entidade também foi decisiva para a retomada do setor, fortemente afetado pela 2ª Guerra Mundial.

De lá para cá os desafios cresceram em uma proporção gigantesca. Crise do petróleo, redução do número de passageiros transportados, concorrência desleal do transporte clandestino, elevada carga tributária, falta de subsídio tarifário, excesso de gratuidades sem a devida fonte de custeio, ataques criminosos aos veículos, congestionamentos, falta de política pública que privilegie o transporte coletivo, além da insegurança política e econômica, são apenas alguns dos fatores que afetam significativamente o segmento.

SEGUIR EM FRENTE, SAIR NA FRENTE...

A lista de desafios e dificuldades é longa, mas ao invés de apenas se lamentar e esperar que a situação melhore, a entidade prefere arregaçar as mangas e seguir em frente, sair na frente, adotar uma atitude proativa e defender os interesses de suas associadas. Para isso, ao longo dessas sete décadas, vem desenvolvendo uma série de ações visando à capacitação dos profissionais de setor e oferecendo subsídios às empresas para que cada vez mais prestem um serviço de excelência.

Nesse sentido, há mais de duas décadas, implantou um Programa de Desenvolvimento e Capacitação, destinado para quem atua no transporte de passageiros. Milhares de profissionais já participaram de cursos, palestras e workshops sobre os mais variados temas de interesse do setor e, inclusive, um curso de MBA em gestão de transporte de passageiros.

Em 1995, o SETPESP realizou um evento pioneiro, que marcou uma nova era no transporte de passageiros. Pela primeira vez, magistrados e empresários reuniram-se em torno de um tema de suma importância para o segmento: a responsabilidade civil no transporte. O sucesso do evento foi determinante para a sua continuidade. Este ano foi realizada a 21ª edição do Congresso Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros que, a exemplo dos anos anteriores, reuniu centenas de profissionais de diversos estados.

Visando aprimorar o assessoramento técnico e administrativo às associadas, a entidade obteve a Certificação ISO 9001:2008, e vem participando – entre outros – das Comissões de Estudos da ABNT, que tratam da acessibilidade no transporte rodoviário e da terminologia para pesquisa de acidentes de trânsito, bem como do Conselho Estadual de Prevenção e Redução de Acidentes de Trânsito.

RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

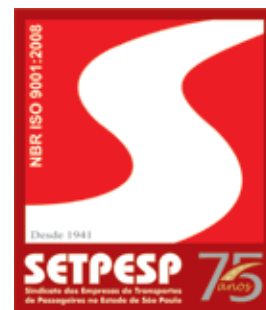
Ao longo dos anos, o SETPESP vem desenvolvendo ações e programas para minimizar a emissão de poluentes na atmosfera e promover o desenvolvimento sustentável. Em 2008 implantou, em parceria com a Confederação Nacional do Transporte (CNT), o Despoluir – Programa Ambiental do Transporte. Desde então vem intensificando o controle de poluição dos ônibus das suas empresas associadas.

Há vários anos promove também, em parceria com o Fundo Social de Solidariedade do Estado de São Paulo, a Campanha do Agasalho. A iniciativa conta com o empenho das empresas e de seus colaboradores, que todos os anos arrecadam milhares de roupas. A entidade também realiza há mais de uma década, no último domingo do mês de agosto, o Dia de Fazer a Diferença, quando os profissionais do setor são convidados a realizar ações em prol do próximo.

MUDANÇA DE RUMO

Durante longo período o SETPESP representou, de forma eficiente, todo o setor de transportes de passageiros. Entretanto, apesar de sua significativa atuação, por meio dos sindicatos locais, esse desempenho estava restrito ao estado de São Paulo. Visando à maior representatividade, bem como o fortalecimento de toda a categoria e da representação político-institucional no cenário nacional, a entidade passou por uma cisão, que resultou em cinco novos sindicatos do setor, que, somados aos existentes, deram origem, em 2015, à Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP).

Firme em seu propósito, o SETPESP segue em frente, agora como parte integrante de uma Federação, em uma busca permanente de esforços de modo que venha a prestar o melhor atendimento para as associadas, bem como colaborar com o poder público e a comunidade, na busca da solidariedade social, na área de sua representação, ou seja, o transporte regular de passageiros por ônibus.



SETPESP EM AÇÃO

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

Sede:

Avenida Paulista, 2073,
Horsa II, 13º andar,
Conjunto Nacional,
São Paulo- SP

Data da fundação:

15/5/1941


Presidente:

Gerson Oger Fonseca

Empresas associadas:

120

Representação:

Empresas de transportes de passageiros rodoviárias internacionais, interestaduais, intermunicipais e rodoviárias suburbanas, delegatárias de serviços públicos, com sede ou filial no Estado de São Paulo. 



ERA DAS INCERTEZAS

Em um momento político-econômico difícil e em meio a inúmeras incertezas que afetam todos os setores, inclusive o de transporte de passageiros, foi realizada a 21ª edição do Congresso Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros

0

sol forte em São Roque, interior de São Paulo, entre os dias 15 e 17 de abril, abrilhantou ainda mais um evento que, por 21 anos ininterruptos, acontece no Hotel Villa Rossa. Buscando maior entendimento sobre questões atuais e relevantes que envolvem e afetam o transporte público de passageiros, em um momento extremamente delicado, marcado pelas dificuldades decorrentes de uma grave crise político-financeiro e por inúmeras incertezas, estiveram reunidos empresários do setor, ma-

gistrados, doutrinadores, juristas, catedráticos e profissionais liberais.

A 21ª edição do Congresso Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Pessoas mais uma vez consagrou-se como um evento sólido e prestigiado. Ávidos por obter conhecimento e por estreitar laços com seus pares, profissionais de várias partes do País como Pará, Ceará, Distrito Federal, Mato Grosso, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraná, além de São Paulo, lotaram o auditório do Hotel.

O evento, promovido pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP) e pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), contou com a parceria da Academia Paulista de Magistrados e apoio institucional do Tribunal de Justiça de São Paulo, da Associação Paulista de Magistrados e do Instituto Paulista de Magistrados.

Na abertura do conclave, o **presidente do SETPESP e da FETPESP, Gerson Oger Fonseca**, destacou a importância da iniciativa para aprimoramento do setor, principalmente nesse momento marcado pelas licitações municipais e intermunicipais. Gerson ressaltou também a excelência dos palestrantes e a atualidade dos temas abordados.



CONSÓRCIO NAS LICITAÇÕES E CONTRATOS DE OUTORGA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

O Congresso desenvolveu-se em forma de painéis. O primeiro abordou o **Consórcio nas licitações e contratos de outorga de serviços públicos de transporte de passageiros**. Participaram como palestrantes **José Renato Nalini** – secretário de Estado da Educação – e **Gilvandro V. Coelho de Araújo** – Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE). Os trabalhos foram presididos pelo **ministro Antonio Carlos Ferreira** (foto acima) – Superior Tribunal de Justiça.



Gilvandro, conselheiro do CADE – uma autarquia que tem como papel zelar pela livre concorrência, investigando e julgando infrações à ordem econômica, contou que a entidade lançou recentemente um Guia para Programas de Compliance, com orientações sobre a estrutura e os benefícios da adoção dos programas de compliance concorrencial.

A palavra compliance, de acordo com o Guia, designa um conjunto de medidas internas, adotadas por um determinado agente econômico, que permite prevenir ou minimizar os riscos de violação às leis decorrentes de sua atividade – ou detectá-los mais rapidamente, caso se concretizem.

Para o conselheiro, adotar programas de Compliance pode evitar eventuais problemas com o CADE. Nesse sentido, aconselhou oferecer treinamento e conscientização dos funcionários sobre a forma como se relacionam com concorrentes; fazer atas das reuniões, destacando o conteúdo discutido e o nome dos participantes, bem como dar publicidade e transparência a procedimentos como as licitações.

CONCEITO SAUDÁVEL, MAS EM ELABORAÇÃO...

Com relação aos Consórcios, o secretário José Renato Nalini explicou que é facultado ao poder concedente, desde que previsto no edital, determinar que o licitante vencedor, no caso de consórcio, se constitua em empresa (Sociedade de Propósito Específico – SPE) antes da celebração do contrato. “Essa novidade prevê responsabilidade entre as consorciadas”, elucida. “Já no caso de consórcio típico (sem SPE), as empresas que o integram têm de se comprometer a constituí-lo antes de iniciado o procedimento licitatório.”

Segundo Nalini, embora cada empresa consorciada preserve sua autonomia, a legislação prevê a liderança de uma delas – empresa líder, que será a representante perante a Administração Pública, o Judiciário e terceiros, bem como a responsável perante o poder concedente pelo cumprimento do contrato de concessão.

Não obstante, a responsabilidade das empresas consorciadas é solidária para responderem pelos atos praticados em consórcio (inciso V, artigo 33, Lei nº 8.666/93).



O secretário fez, ainda, um alerta às empresas, que devem estar atentas à possibilidade da Justiça brasileira desconsiderar cláusulas de limitação de responsabilidade, ainda que não encontrem na lei nenhuma restrição a sua eficácia.

Finalizando sua apresentação, disse que o conceito

de consórcio é saudável, mas que ainda está em elaboração e que precisa ser mais bem trabalhado. “É urgente repensar o instituto e aprimorar, na prática, sua sábia inspiração”, enfatizou.

CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL: PRINCIPAIS DESAFIOS

O segundo painel enfocou o **Início de vigência da Lei nº 13.105/2015 (Código de Processo Civil)** e os principais desafios para Juízes, Advogados

e partes. Para debater o tema, estiveram presentes o **ministro Luis Felipe Salomão** – Superior Tribunal de Justiça – e o **desembargador Milton Paulo de Carvalho Filho** – Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Para presidir a mesa, foi convidado o **ministro Paulo Dias de Moura Ribeiro** (foto ao lado) – Superior Tribunal de Justiça.



PROCESSO PARTICIPATIVO

Para o desembargador Milton Paulo de Carvalho Filho, os desafios ao novo Código de Processo Civil (CPC) não são poucos e geram uma série de dificuldades no dia a dia para colocar em prática o que está previsto. Nesse sentido, contou que a Escola Paulista de Magistratura está realizando constantemente cursos para aprimorar o entendimento do CPC.

Dentre inúmeras alterações introduzidas pelo novo CPC, destacou a supressão de vários institutos como o do procedimento sumário, do agravo retido, das medidas cautelares típicas e a do juízo de admissibilidade de 1º grau, que podem gerar dificuldades como a perda de tempo. Em contrapartida, citou a criação de tantos outros, entre eles o Instituto da Desconsideração da Personalidade Jurídica, a adoção do Processo Digital, que será utilizado com frequência, e a audiência prévia de conciliação e mediação, com um terceiro facilitador.



Milton Paulo elencou três importantes institutos do CPC que, se forem bem aplicados, trarão profundas mudanças. São eles: o dever de cooperação entre as partes e o juiz, segundo o qual todos os sujeitos do processo devem cooperar entre si; a valorização dos meios alternativos na resolução de litígios (mediação e conciliação); e a valorização dos precedentes judiciais, uma técnica nova que vai gerar isonomia e segurança jurídica.

“Com isso, teremos um processo participativo, em que todos os sujeitos têm importância na resolução dos conflitos. O juiz vai ter diálogo constante com as partes e não poderá decidir nada sem ouvi-las. O que se espera é que esse resultado decorra da participação efetiva de todos”, ressaltou.

PRINCIPAIS ALTERAÇÕES DO NOVO CPC NO SISTEMA RECURSAL

Para o ministro Luis Felipe Salomão, as principais alterações do novo CPC no sistema recursal estão ligadas à unificação dos prazos, que passaram a ser de 15 dias para interposição de recursos, com exceção para o embargo de declaração, que tem cinco dias úteis como prazo; a extinção do agravo retido; a eliminação dos embargos infringentes, que foram substituídos pela técnica de julgamento do artigo 942; o livre trânsito de recursos entre as Cortes Superiores; a possibilidade de desconsideração de vícios formais e a ampliação do rol para conhecimento dos embargos de divergência, entre outros.

Como uma mudança substancial, citou a necessidade de oitiva do Ministério Público e das partes antes da submissão da questão ao órgão fracionário respectivo, de acordo com o caput do artigo 48. Quanto à ação decisória, o ministro destacou uma inovação. “De acordo com o artigo 867, IV, aquele que não foi ouvido no processo em que sua intervenção era obrigatória poderá ajuizar ação rescisória.”



DESCONSIDERAÇÃO DA PERSONALIDADE JURÍDICA



O painel **O Incidente da Desconsideração da Personalidade Jurídica no Processo Trabalhista e Civil** contou com a participação do ministro João Otávio de Noronha – Superior Tribunal de Justiça e da desembargadora Ivani Contini Bramante – Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região/SP. A mesa foi presidida pelo desembargador Lorival Ferreira dos Santos – presidente do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região.

De acordo com a desembargadora, o ideal perseguido pelo novo CPC, no que diz respeito à desconsideração da personalidade jurídica, é a adoção da regra matriz, prevista no artigo 50 do Código Civil, que diz o seguinte: “Em caso de abuso da personalidade jurídica, caracterizado pelo desvio de finalidade, ou pela confusão patrimonial, pode o juiz decidir, a requerimento da parte, ou do Ministério Público, quando lhe couber intervir no processo, que os efeitos de certas e determinadas relações de obrigações sejam estendidos aos bens particulares dos administradores ou sócios da pessoa jurídica.”



Portanto, segundo Ivani, o Código visa levantar o véu protetor para buscar a responsabilidade patrimonial dos sócios, apenas quando demonstrada a prática de fraude ou abuso de direito. Entretanto, enfatizou que “a aplicação da teoria da desconsideração da personalidade jurídica não pode ignorar os postulados do devido processo legal e os princípios da ampla defesa e do contraditório, previstos na Constituição Federal, de modo que deve o magistrado oportunizar às partes interessadas o direito de defesa prévia”.

EXAGERO NA APLICAÇÃO

O ministro João Otávio de Noronha, a exemplo da desembargadora, lembrou que a desconsideração só pode ocorrer se for provado abuso da sociedade, e ressaltou que é importante que só se admita a desconsideração na fase de execução fundada em título executivo extrajudicial.

Em contrapartida, destacou que a desconsideração da personalidade jurídica é uma exceção e não a regra, e que hoje em dia há excesso de desconsiderações. “É preciso mais reflexão e maior análise do caso concreto, pois o exagero de sua aplicação pode acabar com o instituto da personalidade jurídica no Brasil, que pressupõe a autonomia patrimonial entre a empresa e os sócios.”



O ministro disse, ainda, que não cabe a desconsideração fora das hipóteses previstas na lei e não se devem aplicar analogias. “Se o caso não se subsume às hipóteses elencadas no texto legal, não se desconsidera a personalidade jurídica”, explicou.

DESAFIOS ANTE A CRISE POLÍTICO-FINANCEIRA



Os trabalhos do 21º Congresso foram encerrados com dois painéis. Um deles foi sobre **Os desafios do STF ante a crise político-financeira**, que teve como palestrante o **ministro Marco Aurélio Mello** – Supremo Tribunal Federal. O outro, conduzido pelo **desembargador Wanderley Federighi** – Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, abordou a questão da **Penhorabilidade de**

ativos financeiros de empresas públicas em razão de descumprimento contratual. Os trabalhos tiveram como presidente o **desembargador Paulo Dimas Mascaretti** (foto acima) – presidente do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo.

Em sua exposição sobre Penhorabilidade nos serviços públicos, o desembargador Wanderley Federighi explicou que as empresas públicas têm personalidade jurídica de direito privado. “O patrimônio responde por seus atos e estão sujeitas à penhora dos seus bens em determinadas ocasiões.” De acordo com Wanderley, há jurisprudência sólida de que é cabível penhora de bens, inclusive de ativos financeiros, nas empresas públicas que desempenham atividade econômica.

Em contrapartida, acrescentou que nos serviços públicos é diferente, porque existe o princípio da continuidade do serviço, o que representa uma diferença bastante específica. “De acordo com a jurisprudência firmada, não podem ser penhorados serviços que requerem continuidade, ou seja, não se interrompe o serviço público.”




Entretanto, ressaltou que cada caso deve ser apreciado de forma técnica. “Pela análise de alguns casos na jurisprudência é possível até mesmo a penhora de dinheiro, depositado em banco, com percentual limitado, para não inviabilizar o funcionamento da empresa!”

CRISE AGUDA JAMAIS VISTA!

O ministro Marco Aurélio Mello, ao discorrer sobre a atual situação do País, fez um desabafo e disse que o Brasil passa por uma crise sem precedentes e que a situação econômico-financeira é tão grave, que o saneamento das contas públicas deve levar mais de dez anos. “O cenário é de empresas estagnadas, marcadas por enxugamento, e, conseqüentemente, com oferta excessiva de mão de obra e escassez de emprego. Os estados e os municípios estão quebrados, e o prejuízo maior se faz no campo dos serviços essenciais.”

Na opinião do ministro, o Brasil não pode continuar sangrando. “Não podemos sucumbir e adotar a comodidade de uma postura politicamente correta, que é ficar bem

na foto. Não devemos esquecer o coletivo, vender a alma ao diabo e nos iludir de que há uma forma mágica de suplantar essa situação da noite para o dia.”

Finalizando, disse que falta entendimento e que é preciso buscar uma consciência maior, para que juntos os Poderes Judiciário, Executivo e Legislativo possam enfrentar os percalços da crise econômico-financeira. Marco Aurélio fez, ainda, um apelo para que as instituições brasileiras jamais falem à nacionalidade e que aqueles que a personificam atuem com desassombro, tendo presente que não há espaço para arrependimento nessa caminhada! 



FLAGRANTES DO EVENTO









**ADALBERTO
MALUF**

FUTURO SUSTENTÁVEL

“O futuro de nossas cidades demandará soluções mais eficientes e ambientalmente corretas, e os veículos elétricos certamente serão parte da solução para uma mobilidade urbana mais limpa e sustentável”

A

busca por novos combustíveis e fontes de energia eficientes e renováveis é talvez o maior desafio do século 21.

Substituir derivados de petróleo por novas tecnologias é um caminho sem volta, dizem os especialistas. Para a BYD, maior fabricante de baterias recarregáveis e de ônibus elétricos do mundo, o futuro já chegou e os elétricos são mais do que realidade. A empresa chinesa, que em julho de 2015, inaugurou sua primeira unidade produtiva da América Latina em Campinas, tem mais de 11 mil ônibus elétricos em operação pelo mundo, em mais de 200 cidades. Nesta entrevista, o *diretor de Relações Governamentais e Marketing da BYD Brasil, Adalberto Maluf*, fala sobre os diferenciais, benefícios e viabilidade operacional, econômica e sustentável dos ônibus elétricos.

QUEM É A BYD?

ADALBERTO – Desde a sua fundação em 1995, a Build Your Dreams (BYD) é uma promotora incansável do desenvolvimento sustentável pelo mundo. Através de um Ecossistema Energético de Emissão Zero – composto de geração acessível de energia solar, armazenamento de energia e utilização desse tipo de energia em transporte eletrificado – se transformou em líder nos setores de tecnologia da informação (segunda maior fabricante de celulares, laptops e tablets do mundo) e expandiu sua atuação para outras áreas de alta tecnologia. Hoje, é a maior produtora de baterias recarregáveis e de ônibus elétricos do mundo. Desde 2015, também lidera o ranking global de fabricação e vendas de carros híbridos plug-in e elétricos. Atualmente, a BYD tem mais de 190 mil funcionários, dos quais 15 mil engenheiros pesquisadores, em mais de 20 fábricas espalhadas pelo mundo.

O QUE ESTÁ SENDO PRODUZIDO E QUAL A CAPACIDADE DA FÁBRICA EM CAMPINAS?

ADALBERTO – No Brasil, nossa produção se concentra em chassis para ônibus elétricos urbanos e rodoviários. As primeiras carrocerias em parceria com empresas nacionais devem estar prontas no início do segundo semestre de 2016. Inicialmente, teremos oito modelos de chassis: 8 metros piso baixo e piso alto, 12,5 metros piso baixo e piso alto, 15 metros piso alto e piso baixo, e o modelo articulado de 18 metros também em piso baixo ou

alto (BRT). A unidade em Campinas possui uma capacidade produtiva de 2.000 chassis por ano, e nosso plano é aumentar essa capacidade para 4.000 nos próximos anos.

QUAIS SÃO OS PRINCIPAIS DESAFIOS PELA FRENTE?

ADALBERTO – A BYD acredita no potencial de absorção de ônibus elétricos no Brasil e em toda a América Latina em função do sucesso que tivemos nos EUA, na Europa e por toda a Ásia. Os ônibus elétricos são uma tendência mundial, uma vez que constituem uma solução eficiente para melhorar a qualidade dos ônibus e da operação dos transportes urbanos e intermunicipais. Nosso desafio nesse primeiro momento é difundir a tecnologia no Brasil e mostrar aos empresários do transporte que os ônibus elétricos têm baixo custo operacional e de manutenção, e que podem ser mais econômicos em médio e longo prazo.

FALE SOBRE A VIABILIDADE OPERACIONAL, ECONÔMICA E SUSTENTÁVEL DOS ÔNIBUS ELÉTRICOS BYD.

ADALBERTO – Nos testes operacionais realizados em parceria com prefeituras de todo o Brasil, nossos ônibus tiveram uma economia operacional entre 50% e 70% em relação aos similares a diesel, o que demonstra sua viabilidade no ciclo completo de vida do veículo, uma vez que a economia de combustível é suficiente para o aluguel, ou compra da bateria, somente com a redução dos gastos de combustível e manutenção.

Nosso modelo de negócios será alugar ou fazer um leasing operacional das baterias para serem pagas com a economia de combustível. Se um operador rodar mais de 200km/dia, a economia de combustível e de manutenção será suficiente para ele comprar um ônibus elétrico e ter um custo operacional igual ou menor ao de um modelo similar diesel.

Além disso, os ônibus elétricos têm emissão zero de poluentes, o que amenizará os custos de saúde pública para o governo, seja pela redução das internações ou pela redução de mortes por material particulado, aumentando a expectativa e a qualidade de vida das pessoas nas médias e grandes cidades brasileiras. Por isso, os governos devem incentivar seu uso com a consolidação da tecnologia no Brasil.

O ÔNIBUS ELÉTRICO APRESENTA VANTAGENS SOBRE OS TRÔLEBUS, HÍBRIDOS E OS MOVIDOS A HIDROGÊNIO?

ADALBERTO – Os trólebus e os ônibus a hidrogênio são tecnologias interessantes e também devem ser incentivados. Entretanto, acreditamos que os ônibus elétricos têm muitas vantagens em relação a ambas tecnologias, como a não utilização das redes aéreas no caso dos trólebus ou de complexa infraestrutura de recarga no caso dos ônibus a hidrogênio, bem como uma maior flexibilidade operacional. Em operação comercial na garagem da Ambiental em São Paulo, a SPTRANS concluiu que os ônibus elétricos movidos à bateria consomem menos da metade de energia do que os trólebus, além de um menor custo de manutenção, resultando, assim, em um custo operacional muito menor do que o dos trólebus.

Quanto aos ônibus híbridos, eles ainda são considerados pela indústria tradicional como uma tecnologia de transição, até que as baterias dos ônibus elétricos tenham uma escala maior e, conseqüentemente, um menor custo. Os híbridos reduzem entre 10 e 30% o consumo de combustível e da emissão de poluentes, mas necessitam de manutenção de duas tecnologias (diesel e elétrico) e ainda emitem poluentes locais e globais (CO2), o que reduz seus ganhos ambientais.

Para a BYD, o futuro já chegou e os elétricos são mais do que realidade. Atualmente são mais de 11 mil ônibus elétricos em operação pelo mundo em mais de 200 cidades, e devemos entregar mais 9 mil ônibus somente em 2016 em todo o mundo. Em Paris, na COP 21, muitas cidades anunciaram que vão transformar 50%, 80% ou 100% de suas frotas em elétricos. É um processo sem volta, e a BYD deve continuar a liderar essa transição pelo mundo.

QUAIS OS DIFERENCIAIS DOS VEÍCULOS ELÉTRICOS AUTÔNOMOS CURTOS DE PISO BAIXO DA BYD?

ADALBERTO – O micro-ônibus elétrico da BYD, o K7, é um veículo recomendado para atender aos mercados de fretados, escolares e urbanos. Seu modelo é ideal para operações que exigem melhor qualidade no material e uma operação sem solavancos. Atualmente, o modelo K7 é muito utilizado nas áreas centrais dos centros das grandes cidades e em operações de fretados para empresas líderes pelo mundo. O K7 possui autonomia de 200 km por recarga e consegue carregar toda sua bateria em apenas 2,5 horas. Além disso, ele traz uma série de benefícios para a sociedade, como a redução da poluição do ar e da poluição sonora, e um menor custo de manutenção pela inovadora solução dos motores acoplados à roda.

K9, UM DOS 10 ÔNIBUS BYD EM OPERAÇÃO EM CAMPINAS, CARREGANDO NA GARAGEM DA ITAJAÍ TRANSPORTES



QUAIS OS BENEFÍCIOS DO USO DA ELETRICIDADE EM RELAÇÃO AO USO DOS COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS?

ADALBERTO – Os benefícios são muitos. Os elétricos têm menor ruído, emissão zero de poluentes locais (grande impacto na poluição urbana e na expectativa de vida da população) e uma operação muito mais harmoniosa do que os movidos a combustíveis fósseis, melhorando a qualidade da operação de transporte público e a imagem do sistema.

Do ponto de vista da eficiência energética, os motores elétricos têm eficiência maior que 90% contra cerca de 30% dos motores à combustão. Além disso, é muito mais fácil controlar os impactos negativos na geração de energia do que a emissão de poluentes em milhares de veículos nas ruas. Por isso, quando comparamos os ciclos de vida completos da geração de energia em relação aos dos motores movidos a combustíveis fósseis, os elétricos ganham com folga pela sustentabilidade e eficiência. Um estudo da Itaipu, lançado em 2014, atesta essa vantagem dos elétricos.

EM SUA OPINIÃO, QUAIS AS SOLUÇÕES SUSTENTÁVEIS PARA OS PROBLEMAS DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA NO BRASIL?

ADALBERTO – Precisamos promover medidas para reduzir viagens desnecessárias pela cidade (com um melhor planejamento urbano, visando à maior densidade habitacional ao redor do transporte público, e a aproximação do trabalho às moradias e aos serviços).

Além disso, é necessário implantar medidas para melhorar a qualidade e priorizar o transporte público, o pedestre e os modos não motorizados e, assim, promover maior transferência modal dos carros para o transporte público e não motorizados.

E, por último, temos que priorizar tecnologias mais eficientes como os ônibus e táxis elétricos para reduzir o consumo de energia e a emissão de poluentes em nossas cidades. Com esses três grandes grupos de medidas: Evitar viagens desnecessárias, Promover transferência modal e Promover eficiência energética, acredito que teremos um futuro mais sustentável na mobilidade urbana.

POR QUE RAZÃO O EMPRESÁRIO DO SETOR DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DEVE INVESTIR NA AQUISIÇÃO DE ÔNIBUS ELÉTRICOS?

ADALBERTO – Nos testes e operações reais que fizemos junto com as empresas de transporte coletivo pelo Brasil, os ganhos econômicos dos ônibus elétricos em relação aos movidos a diesel, tanto no combustível quanto na manutenção, foram suficientes para pagar um aluguel (ou compra via leasing operacional) das baterias. Além disso, a vida

FÁBRICA
DA BYD EM
CAMPINAS



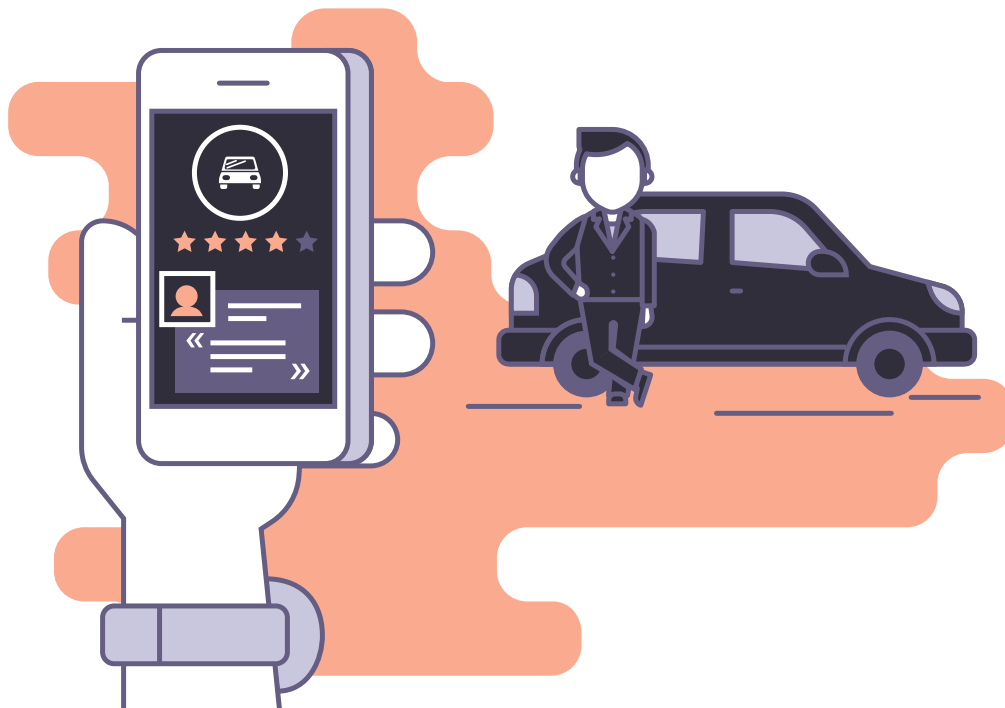
útil dos ônibus elétricos é bem maior do que seus similares movidos à combustão, proporcionando maior rentabilidade em médio e longo prazo.

Além disso, os ônibus elétricos podem ter uma vantagem no futuro em função do menor impacto que o aumento nos custos da energia terá na operação dos elétricos em relação à de outros movidos a combustíveis fósseis (que sobem muito mais), o que fará com que seus ganhos sejam potencializados no futuro com custos de energia mais estáveis e um menor custo operacional. Os elétricos são uma realidade em muitos países pelo mundo, e logo serão aqui no Brasil também. O futuro de nossas cidades demandará soluções mais eficientes e ambientalmente corretas, e os elétricos certamente serão parte da solução para uma mobilidade urbana mais limpa e sustentável. 🚗

PERFIL

ADALBERTO MALUF

O diretor de Marketing e Relações Governamentais da Build Your Dreams (BYD) é bacharel em Relações Internacionais e mestre em Economia Política Internacional pelo Instituto de Relações Internacionais da Universidade de São Paulo (IRI/USP). Entre 2006 e 2007 trabalhou na Prefeitura de São Paulo e, de 2007 a 2014, foi diretor, em São Paulo, da Clinton Climate Initiative (parte da Fundação Clinton) em parceria com a Rede de Cidades C40 (Large Cities Climate Leadership Group). Adalberto já desenvolveu atividades e projetos ligados à mitigação das mudanças climáticas e políticas públicas, com foco em energia, sustentabilidade e mobilidade urbana.



INOVAÇÃO DISRUPTIVA E O FUTURO DO TRANSPORTE PÚBLICO

POR: HELCIO RAYMUNDO *

N

o último dia 14 de março, a Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda do Brasil, em face dos questionamentos sobre a atuação da empresa Uber®, pelo uso do aplicativo de mesmo nome, publicou uma Nota Técnica¹ aconselhando às prefeituras dos municípios brasileiros a desregularem seus serviços de táxi.

A Nota Técnica em questão merece leitura atenta, pois, ademais de rica e cientificamente bem embasada, entrelaça pelo menos quatro campos clássicos do conhecimento humano: economia, filosofia, sociologia e engenharia. Ainda que as condições de contorno delimitem o estudo ao transporte individual, há elementos na bibliografia utilizada, nas bases de dados e, principalmente, na sustentação ideológica, que, com relativa facilidade, podem produzir analogias e sofismas de desregulamentação do transporte coletivo.

As polêmicas mais gerais envolvendo transporte individual e coletivo, privado e público, e as reais dificuldades do transporte enfrentadas por gestores, operadores e público usuário, porém, passam ao largo da Nota Técnica, trazendo mais calor do que luz. Uma das conclusões, por exemplo, é:

O caminho, portanto, deve ser o da desregulamentação dos serviços de táxi, dotando-o das características fundamentais que devem reger o funcionamento de um mercado livre: liberdade de entrada e preços livres. Uma desregulamentação ou uma nova regulação mais pró-mercado para o serviço de táxi pode ser fundamental para adequá-lo ao novo ambiente competitivo trazido pelos aplicativos. Assim, primeiramente é necessário esclarecer como e por que o Uber® é considerado uma inovação disruptiva e especular sobre as consequências desse fenômeno e de outros de mesma natureza no dia a dia das pessoas hoje e no futuro próximo.

O conceito de inovação disruptiva (disruptive innovation), apresentado originalmente por Clayton Christensen,² professor da Harvard Business School, diz respeito ao processo no qual um produto ou serviço tem raiz inicialmente em simples aplicações na parte inferior do mercado e, em seguida, consegue uma grande ascensão, podendo eventualmente ultrapassar concorrentes até então já estabelecidos. Os exemplos mais conhecidos de inovação disruptiva são: além do próprio Uber®, Wikipedia®, que sabotou milhares de vendedores de enciclopédia e serviços pagos de enciclopédias online; Airbnb®, que tira do sério associações hoteleiras; Easy Taxi® e 99Taxis®, que tomaram o lugar das empresas de radiotáxi; Netflix®, que jogou para a irrelevância as videolocadoras; e o Google®, que fez milhões de pessoas esquecerem que precisavam de listas telefônicas. Se esse raciocínio está correto, pode-se dizer que o automóvel foi a inovação disruptiva em relação à carroça, assim como o papel em relação ao pergaminho, o telefone em relação ao telégrafo, o “personal computer” em relação ao “Workstation” e assim por diante...

1 Ver <<http://www.seae.fazenda.gov.br/assuntos/advocacia-da-concorrenca/notas-tecnicas/2016/nota-tecnica-n-o-06013-2016-df-impactos-concorrencais-do-uber-no-mercado-relevante-de-transporte-individual-de-passageiros.pdf>>, acesso em 16/03/2016.

2 A origem do conceito está na psicologia. Disruptivo é “o impacto de situações ou fenômenos fáticos no psiquismo, provocando desestabilização, desregulação e/ou desarticulação do funcionamento psíquico. Estas transformações psíquicas podem se tornar patológicas ou podem ser metabolizadas, transformando-se em produtivo e benéfico para a psique”. (ver BENYAKAR, M. (2006) *Lo disruptivo. Amenazas individuales y colectivas: el psiquismo ante guerras, terrorismos, y catástrofes sociales*. Buenos Aires: Biblos. BENYAKAR, M., A. Lezica (2005). *Lo traumático. Clínica y paradoja*. Buenos Aires: Biblos. Tomo 1. BENYAKAR, M., (2015) *Lo Disruptivo: de lo Fático a lo Psíquico*. Argentina - Buenos Aires. Julio 2015).

3 Três eixos – comunicação, energia e transportes (infraestrutura econômica) – sobre os quais se apoiam os modelos de desenvolvimento, estarão interconectados graças à Internet e isso promoveria o surgimento de uma “economia colaborativa”. (ABRAMOVAY, R. (2014). *A economia híbrida do século XXI*. In: *De baixo para cima/ organização Eliane Costa, Gabriela Agustini*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2014; BOTSMAN, R. (2014). *The Collaborative Economy*. Disponível em <<http://rachelbotsman.com/thinking/>>. Acesso em 16/03/2016.

4 Ver artigo da autora, publicado no *The New Yorker*, em 23/06/2014. Disponível em <<http://www.newyorker.com/magazine/2014/06/23/the-disruption-machine>>. Acesso em 16/03/2016.

FUTURO PRÓXIMO DO TRANSPORTE COLETIVO

Enquanto os livros de autoajuda empresariais e de marketing tecem loas à inovação disruptiva e professores de Harvard afirmam tratar-se de algo socialmente revolucionário que acabará com as iniquidades,³ há vozes discordantes, também em Harvard, como Jill Lepore,⁴ afirmando que a inovação disruptiva parte de bases históricas equivocadas e nada mais é do que uma máquina de destruição do que existe para por nada ou algo novo no lugar que objetiva simplesmente maximizar os lucros das grandes corporações e aumentar sua dominação sobre os consumidores.

Polêmicas à parte, quanto ao futuro próximo do transporte público, parece ser inevitável que veículos (tração, combustíveis), vias e gestão pública e privada experimentem algum tipo de evolução (ou persistem dúvidas quando à viabilidade prática da utilização de ônibus autônomos em poucos anos?), mais provável ainda é que antes da inovação disruptiva (consequência), a tecnologia (causa) se imponha como dominante no transporte de passageiros, público ou privado, individual ou coletivo. A tecnologia ditará as regras básicas dos negócios nessa área e os paradigmas tradicionais cairão um a um, como foi o caso da não mais prevalência do passageiro cativo e da não mais necessidade de grandes terminais, só para citar os mais simples.

Aos setores reativos, portanto, resta aguardar o que o futuro lhes impuser e se contentarem ou não com ele. Aos setores proativos, não. Estes, já devem estar preparados, gostem ou não, para um mundo com mais projetos financeiros como empreendimentos de transporte, menor interferência do Estado e menos licitações, orientado para os usuários e o meio ambiente e comandado pela tecnologia. 🚦



**HELICIO
RAYMUNDO**

Engenheiro civil, especialista em Administração Industrial, mestre em Transportes pela Universidade de São Paulo e doutorando em Engenharia de Produção pela Universidade Paulista. Professor titular de Técnicas e Economia de Transportes da Universidade Paulista. Consultor de empresas e do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP). Instrutor de cursos, examinador do Prêmio Nacional de Qualidade e consultor da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).



VIAÇÃO PIRACICABANA LANÇA CAMPANHA QUE ESTIMULA O USO DO TRANSPORTE PÚBLICO

A

Viação Piracicabana, permissionária do transporte coletivo das cidades de Santos e Praia Grande, além das linhas intermunicipais que atendem a toda a região, desenvolveu uma campanha de marketing que tem como principal foco incentivar o abandono do carro particular e estimular o uso do transporte coletivo.

Batizada de *Pense no Coletivo*, teve início em outubro de 2015, e mostrou, por meio de busdoors, cartazes internos nos veículos, distribuição de pan-

fletos pelas cidades e anúncios nos principais jornais da Baixada Santista, as vantagens da priorização do ônibus. As peças publicitárias traziam depoimentos de clientes que aceitaram partilhar de forma voluntária sua história com a Piracicabana.

A campanha destacou aspectos positivos da troca do particular pelo coletivo como, por exemplo, economia, redução dos níveis de poluição e maior rapidez no deslocamento com as faixas exclusivas, entre outros.

Você quer acessibilidade com conforto e segurança?

Nossa frota é 100% acessível. O direito de ir e vir é para todos.

PENSE no COLETIVO

PIRACICABANA
Escolha sempre a opção de transporte melhor para todos!

Peças publicitárias também apresentavam os diferenciais da empresa como frota nova, moderna, segura, regular, movida a combustível menos poluente e 100% acessível, além das vantagens do Cartão Transporte (bilhetagem eletrônica que propicia maior segurança e agilidade no embarque) e da venda de créditos on-line.

Mostravam também os malefícios do transporte individual (mais poluentes na atmosfera, congestionamentos, maior custo com combustível e estacionamento, entre outros).

Após três meses de realização da Campanha, foi constatado um aumento no número de passageiros transportados e o ano terminou com melhores resultados.

PENSE NA ECONOMIA

No último mês de março, teve início outra etapa da campanha, desta vez intitulada *Pense na Economia*. Desenvolvida de forma mais incisiva e direta, tem como foco a economia gerada pela troca do carro pelo ônibus.

Nessa nova fase foi feito um cálculo com base no consumo médio de um carro e do total gasto com tarifas do ônibus no período de um mês (22 dias úteis). O resultado apontou uma economia em torno de 800 reais, conforme tabela abaixo.

Gasto com Carro por mês (dias úteis)		Gasto com Ônibus por mês (dias úteis)	
Seguro (5%)*	R\$ 112,50	Tarifa (ida e volta)	R\$ 8,30 (x22)
IPVA (4%)*	R\$ 90,00	Total: R\$ 182,60	
Seguro DPVAT*	R\$ 8,43	<p>Cálculo médio de um carro popular em comparação às linhas intermunicipais 01 e 02: * Fonte: Revista Exame</p>	
Combustível	R\$ 329,13		
Estacionamento	R\$ 180,00		
Manutenção*	R\$ 41,67		
Depreciação (10%)*	R\$ 225,00		
Total: R\$ 986,73			

Para a Campanha Pense na Economia, foram elaboradas sete peças publicitárias, das quais seis com clientes falando sobre a economia significativa que fizeram, ao trocarem o transporte individual pelo coletivo, e uma com foco na segurança dos motociclistas. A divulgação foi feita em busdoors e com cartazes internos nos ônibus, distribuição de panfletos, spots diários com depoimentos reais nas rádios, divulgação interna para os colaboradores da empresa e criação de um hotsite.

Perca um minuto na vida, mas não a vida em um minuto.

Pense na segurança não na velocidade.

Quem saber mais? Acesse: penseno coletivo.com.br

Silvia escolheu usar o transporte coletivo para ir ao trabalho e economiza R\$ 220,00 por mês, entre combustível e estacionamento.

PENSE na ECONOMIA

As peças e mais informações sobre a campanha estão no site www.penseno coletivo.com.br.

FIQUE POR DENTRO



AUTORIDADES E DIRETORES DE EMPRESAS DE TRANSPORTE PARTICIPAM DA CERIMÔNIA DE ENTREGA DOS NOVOS ÔNIBUS. A PARTIR DA ESQUERDA: JOAQUIM CONSTANTINO NETO (DIRETOR GRUPO COMPORTE), RUI DE OLIVEIRA (DIRETOR EMPRESA CRUZ), MARCELO BARBIERI (PREFEITO DE ARARAQUARA), MAURO HERSZKOWICZ (DIRETOR VIAÇÃO PARATY), SÍLVIO CARVALHO PRADA (DIRETOR/PRESIDENTE CTA), ELIAS CHEDIEK (VEREADOR ARARAQUARA), GUSTAVO HERSZKOWICZ (DIRETOR VIAÇÃO PARATY) E JÉFERSON YASHUDA (VEREADOR ARARAQUARA)

MODERNIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO EM ARARAQUARA

Consórcio Araraquara de Transportes assume o comando do transporte público na cidade com 93 novos ônibus que vão proporcionar mais conforto aos usuários

0

Consórcio Araraquara de Transportes (CAT), constituído no final de 2015, e composto da Empresa Cruz e Viação Paraty, adquiriu 93 novos ônibus que vão operar o transporte público em Araraquara. A iniciativa proporcionará mais conforto, segurança, acessibilidade, agilidade nos deslocamentos e, conseqüentemente, melhor qualidade de vida aos moradores da cidade, localizada no interior de São Paulo.

Parte desses veículos foi apresentada no dia 1º de maio, quando o CAT entrou em operação. Os ônibus têm carrocerias Caio e Marcopolo (Viação

Paraty) e Volkswagen (Empresa Cruz). Além da circulação dos novos carros, que vai melhorar a mobilidade local, a entrada em operação do Consórcio abriu 400 novos postos de trabalho, uma boa notícia em um momento marcado pelo desemprego.

Um mês antes do início da operação dos ônibus, o CAT começou a comercializar o NovoCard, o cartão de bilhetagem eletrônica, que vai trazer mais comodidade, segurança e rapidez ao transporte. Para isso, o Consórcio conta com uma exclusiva central de atendimento, localizada no centro da cidade, e outros pontos de vendas distribuídos nos bairros ou no Terminal de Integração.

SOBRE O CAT

A Viação Paraty e a Empresa Cruz ganharam, no final de 2015, a concorrência da concessão das 29 linhas urbanas da cidade de Araraquara, anteriormente operada pela Companhia Troleibus Araraquara (CTA), empresa pública. A união das duas empresas resultou no Consórcio Araraquara de Transportes (CAT), que tem como diretores responsáveis Mauro Herszkowicz (Viação Paraty) e Rui de Oliveira (Empresa Cruz). A operação do CAT teve início no dia 1º de maio, com a entrega de novos veículos à população da cidade de Araraquara.





COMPROMISSO COM O MEIO AMBIENTE

Transporte metropolitano do Estado terá Certificação de Qualidade Ambiental

A

Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU/SP) assinou, no dia 18 de abril, convênio de cooperação técnica com a Fundação Carlos Alberto Vanzolini (FCAV), instituição privada, gerada e mantida pelos professores do Departamento de Engenharia de Produção da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP), para obtenção da certificação Alta Qualidade Ambiental (AQUA-HQE – Haute Qualité Environnementale).


A AQUA-HQE, aplicada nacionalmente pela FCAV, é reconhecida em todo o mundo como uma das mais importantes chancelas concedidas a sistemas que disponham de infraestrutura totalmente comprometida com o meio ambiente. Sendo assim, a EMTU dá um importante passo para adequar todos os seus futuros empreendimentos em transporte público metropolitano de baixa e média capacidade às novas exigências ambientais.

A EMTU/SP gerencia e fiscaliza os sistemas de transporte intermunicipal por ônibus nas regiões metropolitanas do Estado, é responsável por empreendimentos como corredores de ônibus e pelo Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) no trecho São Vicente-Santos. Além disso, coordena projetos de tecnologias veiculares baseadas em recursos renováveis em detrimento da utilização do diesel.

PROGRAMA TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

Outro importante passo da EMTU/SP rumo a um transporte metropolitano sustentável foi dado com a implantação do *Programa Sustainable Transport and Air Quality (STAQ)* – Transporte Sustentável e Qualidade do Ar. Patrocinado pelo Banco Mundial, tem como objetivo reduzir a taxa de crescimento das emissões de gases de efeito estufa, promovendo modos de transporte mais limpos e uso mais eficiente de energia.

No mês de fevereiro, a equipe técnica do Departamento de Desenvolvimento Tecnológico e Meio Ambiente da EMTU/SP concluiu a visita das 10 garagens do Consórcio Internorte, iniciando a efetiva implantação do STAQ. Na ocasião, foram coletados dados sobre eficiência e adequação ambiental, energética e operacional das garagens das empresas, além de informações sobre suas frotas em utilização. O próximo passo está sendo a classificação das empresas de acordo com seu índice ambiental.

O programa visa à compreensão da realidade operacional das empresas e a propositura de ações de melhorias com a adoção de práticas ambientais que minimizem os impactos do sistema de transporte público metropolitano. Dessa forma, será possível à EMTU/SP orientar suas ações e práticas para uma visão mais sustentável. Os trabalhos seguem nas garagens dos demais Consórcios que operam o sistema sob gestão da EMTU/SP. 

VIAÇÃO PARATY SORTEIA CARRO ZERO PARA MOTORISTAS EXEMPLARES

Iniciativa faz parte do Programa Acidente Zero, que inclui também ações de orientação, fiscalização e punição

A

Viação Paraty, com sede em Araquara, interior de São Paulo, ao longo dos anos vem investindo continuamente em ações voltadas para a prevenção de acidentes. O Programa Acidente Zero foi criado justamente com estes objetivos: orientar, fiscalizar, punir e premiar os motoristas que se destacam no volante.

Este ano, aquele que não se envolver em nenhum acidente e cumprir as regras estabelecidas pelo Programa poderá concorrer a um carro zero, que será sorteado no início de 2017.

A premiação é apenas parte de um complexo Programa que inclui uma série de iniciativas como palestras, reciclagens, acompanhamento direto na linha pelos motoristas avaliadores e monitores, além de campanhas de comunicação, sempre com foco na segurança no trânsito.

Câmeras e bafômetro complementam a fiscalização. Além disso, medidas disciplinares e ressarcimento dos prejuízos fazem parte da penalização.

Para que o Programa se desenvolva de forma harmônica e completa, a empresa conta com o envolvimento de vários departamentos: marketing, segurança, jurídico, operacional, recursos humanos, pessoal e escritório da qualidade.



REGRAS DO PROGRAMA

Para concorrer ao automóvel zero quilômetro, os motoristas devem ter no mínimo 12 meses de casa até o sorteio. Todos recebem 10 pontos por mês, e algumas ocorrências podem causar a perda dos pontos ou a desclassificação. Entre elas estão: conduta inadequada no trânsito que cause acidente evitável, com danos ao veículo; faltas injustificadas e/ou excessivas e medidas disciplinares, decorrentes de conduta inadequada no trabalho.

Em contrapartida, algumas situações somam pontos, como participar do ciclo de palestras e treinamentos voltados para prevenção de acidentes no trânsito, promovido regularmente pela Viação Paraty. Manter atualizado o curso obrigatório do Detran também conta ponto.

A apuração é mensal e feita pelo departamento pessoal, recursos humanos e operação, sob a “fiscalização” do escritório da qualidade. Ao final de 12 meses, o sorteio é feito entre os motoristas que apresentarem maior pontuação.



O EXAME TOXICOLÓGICO E O TRANSPORTE PÚBLICO

C

om o objetivo de promover a redução da quantidade e gravidade dos acidentes de trânsito no Brasil, a Lei Federal nº 13.103/2015, conhecida como Estatuto do Motorista, complementada por Portaria do Ministério do Trabalho e Previdência Social (MTPS) e Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), estabeleceu a obrigatoriedade da realização de Exame Toxicológico com janela de detecção de 90 (noventa) dias para os motoristas do transporte rodoviário de passageiros e de carga.

Assim, os motoristas portadores de Carteira Nacional de Habilitação (CNH), categorias C, D e E, empregados ou autônomos, são obrigados a se submeter ao Exame Toxicológico no ato da obtenção ou renovação da CNH e na metade do prazo de sua validade.

Em contrapartida, é de responsabilidade das empresas empregadoras arcarem com a realização desse exame também quando da admissão ou demissão dos seus motoristas profissionais, enquadrados nas categorias acima citadas.

Inegável reconhecer que a situação da segurança de trânsito no País é grave, e que, apesar, das várias ações adotadas, os índices de acidentes permanecem praticamente inalterados, em patamares elevados.


Redução dos limites de velocidade, aumento no valor das multas aplicadas aos infratores da legislação de trânsito, endurecimento da legislação penal aplicada aos crimes de trânsito, intensificação da fiscalização do binômio consumo de álcool/direção, implementação do sistema de pontuação na CNH conforme a gravidade da infração são alguns dos exemplos voltados para a diminuição desses índices, o que lamentavelmente ainda coloca o Brasil como um dos maiores produtores de mortes no trânsito.

Portanto, qualquer medida para promover a prevenção e a conseqüente redução dos acidentes de trânsito é bem vinda e deve ser considerada avanço.

Claro está, também, que o ato de dirigir, apesar de aparentemente fácil de executar, exige treinamento, além de requisitos como atenção, concentração e reflexos rápidos dos motoristas. Qualquer substância, inclusive remédios, drogas lícitas e ilícitas, alteradoras desses requisitos deve ser obrigatoriamente evitada, pois fatalmente contribuirá para o aumento da possibilidade da ocorrência de acidentes.

É nessa linha que o Governo Federal estabeleceu a obrigatoriedade do Exame Toxicológico de larga janela para os motoristas profissionais. No entanto, sua aplicação vem causando celeuma quanto a sua eficácia. Especialistas e entidades médicas especializadas julgam que a simples exigência do exame toxicológico na habilitação, renovação da CNH, admissão ou demissão do emprego não promove o desejo de abstenção das drogas nos motoristas nem comprova o seu uso no ato de dirigir.

Com relação ao transporte público de passageiros, essa nova obrigatoriedade tem causado transtornos operacionais, elevando os custos de admissão e demissão de motoristas, além de causar constrangimento no relacionamento empresa/funcionário, para um setor que, reconhecidamente, pelo número de viagens realizadas tem um índice muito pequeno de acidentes.

Contudo, as empresas de transporte público de todos os modais preocupam-se com a segurança de seus usuários e funcionários, dedicando expressiva atenção e investimento em treinamento e reciclagem de seus motoristas no que se refere a mudanças comportamentais, direção defensiva e condução econômica. 

**TRANSPORTE PÚBLICO
É A SOLUÇÃO!**



ACESSIBILIDADE NOS ÔNIBUS DE CARACTERÍSTICAS RODOVIÁRIAS E A REVISÃO DA NORMA ABNT NBR 15320

TEXTO: COMISSÃO DE ACESSIBILIDADE DO SETPESP

N

ão podemos abordar a atual questão do uso exclusivo da plataforma elevatória veicular como equipamento de transposição de fronteira nos ônibus de característica rodoviária, conforme determinado pela Portaria INMETRO nº 151/2016, sem antes fazer uma rápida regressão aos fatos ocorridos no passado recente e que, sem dúvida, tiveram reflexos no atual estágio da acessibilidade no setor de transporte de passageiros por ônibus.

Desde a edição da Norma ABNT NBR 15320, em 2005, a acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nos ônibus rodoviários é garantida nos terminais e pontos de parada regulamentados pelo uso do equipamento denominado Cadeira de Transbordo.

Essa situação permaneceu inalterada até o ano de 2015, quando o INMETRO recebeu determinação de órgãos federais ligados à Presidência da República para revisar essa norma, em razão da formalização de intensas reclamações de repre-

sentantes das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida pela sensação de insegurança, pelo desconforto e não atendimento aos conceitos de acessibilidade por parte da cadeira de transbordo e, por isso, recomendavam sua eliminação como equipamento de transposição de fronteira.

Assim, desde 2015, a Comissão de Estudo de Transporte com Acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), que reúne representantes dos operadores, fabricantes, consumidores e do Governo, inclusive a Comissão de Acessibilidade do SETPESP, vem discutindo, em longas e intensas negociações, a revisão da norma técnica para o atendimento aos reclamos das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, principalmente no que se refere à: a) eliminação da cadeira de transbordo e a sua substituição por plataforma elevatória veicular em toda a frota; b) adaptação dos banheiros dos ônibus; c) viagem na própria cadeira de rodas; d) e à possibilidade de locomoção no interior dos ônibus.

A primeira grande e intensa negociação teve como objetivo manter a cadeira de transbordo como mais uma opção de acessibilidade ao ônibus rodoviário, juntamente com as novas formas de acesso apresentadas, abrindo, assim, mais possibilidades de um melhor atendimento às necessidades das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Entretanto, durante o desenrolar das tratativas, a Comissão da ABNT foi surpreendida com a decisão do INMETRO de publicar uma portaria, simplesmente determinando a eliminação da cadeira de transbordo e sua substituição pelo uso exclusivo de plataforma elevatória nos ônibus rodoviários comercializados a partir de 31/03/2016, encerrando unilateralmente as negociações sobre a manutenção desse item de acessibilidade.

DISPOSITIVO DE POLTRONA MÓVEL

Essa decisão gerou uma nova fase de discussões que culminou com a inserção de uma alteração no texto original do, até então, documento finalizado, permitindo o uso de equipamentos alternativos à plataforma elevatória, como o Dispositivo de Poltrona Móvel, o qual, inclusive, consta do texto revisado da Norma ABNT NBR 15320, desde que aprovado pelo INMETRO, mas manteve a data de 31/03/2016 para o cumprimento do determinado, dando origem à Portaria INMETRO nº 269/2015.

Apesar das alterações promovidas no texto, a FABUS, representante das encarroçadoras, argumentou que não seria possível cumprir o prazo determinado em face das profundas alterações necessárias nos projetos dos veículos, da obrigatoriedade da realização de testes exigidos pela legislação e pelo fato de não existirem plataformas elevatórias homologadas pelo INMETRO para todos os tipos de carroçarias fabricadas.

Seguiram-se, então, reuniões entre representantes do INMETRO, da Secretaria Nacional de Direitos Humanos da Presidência da República, da ABNT e FABUS para rediscutir a possibilidade de novas alterações necessárias na Portaria nº 269/2015, restando aprovados:



1

o prazo para obrigatoriedade do uso exclusivo da Plataforma Elevatória, que passou para 01/07/2016 e atinge apenas os veículos fabricados a partir desta data, isentando os ônibus em circulação;

2

a admissão do uso de rampa veicular nos ônibus double-decks;

3

a inclusão da obrigatoriedade do uso de Plataforma Elevatória nos ônibus de fretamento e turismo;


4

a autorização provisória de 6 meses, a partir da concessão, para os Organismos Certificadores de Produtos certificarem plataformas elevatórias e outros equipamentos alternativos para transposição de fronteira e

5

a admissibilidade do dispositivo de poltrona móvel. Essas alterações deram origem à Portaria INMETRO nº 151/2016.

A representação dos operadores concentra agora seus esforços no INMETRO, para agilizar a certificação do Dispositivo de Poltrona Móvel, como forma de oferecer às empresas um leque maior de possibilidades para um melhor atendimento às necessidades das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Vencida esta última etapa e superadas as principais divergências levantadas no texto original, resta a análise de alguns poucos, mas não menos importantes itens normativos, para o fechamento do documento, tais como revisão geral, últimas alterações e posterior envio para Consulta Pública. 



TRANSPORTE & CIDADANIA

Rigras abre garagem para alunos das escolas de Ribeirão Pires

T

oda sexta-feira a garagem da Rigras Transportes Coletivos e Turismo Ltda., localizada em Ribeirão Pires, se transforma e ganha mais vida com a chegada de crianças com idade entre quatro e seis anos. São alunos de escolas da rede municipal de ensino de Ribeirão Pires que, cheios de energia e ávidos por informações, vão tomando conta do espaço, querendo saber tudo sobre o funcionamento de uma empresa de ônibus.


Essa visita faz parte do projeto Transporte & Cidadania, implantado na empresa há um ano, com o intuito de contribuir para a formação de cidadãos mais conscientes e responsáveis. De lá para cá, mais de mil crianças já tiveram a oportunidade de conhecer um pouco mais sobre esse universo.

A iniciativa conta com a parceria da Secretaria de Transporte e Trânsito de Ribeirão Pires em conjunto com a Secretaria de Educação, Inclusão, Cultura e Tecnologia de Ribeirão. A visita dura em média uma hora e meia e é feita para grupos de 40 alunos. A garotada vem acompanhada por monitores e professores e são recebidos pela psicóloga e por coordenadores técnicos, gerentes e diretoria da Rigras.

Após um saboroso lanche, as crianças assistem à palestra Transporte & Cidadania, em que se ressaltam alguns conceitos sobre cidadania, educação no trânsito e segurança, bem como a importância da preservação do patrimônio público e o papel de cada um deles como pedestre. Durante o encontro também é apresentada a rotina do dia a dia da empresa e destacada a relevância desse serviço público essencial.

As crianças visitam o setor de manutenção acompanhadas por um técnico e mostram-se interessadas e surpresas, ao conhecerem a parte mecânica dos veículos. A bordo de um ônibus, em um tour pela garagem, a turma conhece a central de tratamento e reutilização de água para lavagem dos ônibus, com direito a uma divertida passagem pelo lava-rápido.

“A empresa tem um enorme prazer em criar e apoiar projetos como este, vislumbrando sempre a melhoria do bem-estar, a cidadania e a qualidade dos serviços prestados, não somente aos usuários, mas também para a população de Ribeirão Pires”, destaca o gerente de TI, Carlos Eduardo de Andrade.

A Rigras Transportes Coletivo e Turismo Ltda. tem cerca de 350 funcionários, opera em 12 linhas intermunicipais e 27 linhas municipais, com uma frota de aproximadamente 100 veículos. 





ROBERTO SGANZERLA
(ASSESSOR DE
COMUNICAÇÃO &
MARKETING DA AUTOPASS/
CMT) E RUBENS GIL
VICENTE (DIRETOR-
PRESIDENTE DA AUTOPASS)
PARTICIPARAM DO EVENTO
REALIZADO NO MÉXICO

AUTOPASS E CARTÃO BOM SÃO DESTAQUES EM CONGRESSO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE

Empresas participaram no México do painel Experiências Internacionais

A

Autopass, empresa de soluções e serviços em bilhetagem eletrônica voltada para a mobilidade urbana, e o Cartão BOM, um dos maiores cartões de transporte da América Latina, participaram do 8º Congresso Internacional de Transporte da Associação Mexicana de Transporte e Mobilidade (AMTM). O evento aconteceu de 21 a 23 de abril na cidade do México.

As empresas foram destaque no painel *Experiências Internacionais*, coordenado pela União Internacional de Transporte Público (UITP). No dia 22 de abril, o assessor de Comunicação & Marketing da Autopass/CMT, Roberto Sganzerla, apresentou o case sobre o Cartão BOM, mostrando a amplitude desse projeto de mobilidade e acessibilidade na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), bem como sua aceitação nos ônibus metropolitanos e nas estações do Metrô e da CPTM.

Já o diretor-presidente da Autopass, Rubens Gil Filho, apresentou o modelo de negócios da empresa, focado em soluções e serviços em bilhetagem eletrônica para mo-


bilidade urbana. Dentre os itens abordados, destacou-se a emissão de cartões de transporte e pré-pago Mastercard, ambos com a marca BOM, além da rede de vendas de créditos para transporte, contemplando os cartões Bilhete Único e Cartões BOM.

No dia 23, durante a abertura do workshop de Marketing e Comunicação da UITP, Roberto Sganzerla, representando o Brasil, fez uma palestra sobre Marketing em Transportes, apresentando a campanha do Cartão BOM/Autopass – *Mais de 6 milhões de cartões e milhares de histórias, veiculada em 2015.*

MILHARES DE HISTÓRIAS

No ano passado, o BOM ultrapassou a marca histórica de seis milhões de cartões emitidos. Para comemorar a meta, a Autopass, gestora do cartão, lançou uma campanha que celebrava as milhares de histórias vividas pelos usuários do produto.

A iniciativa contou com filme veiculado pela TV Globo, que mostrava a facilidade e eficiência da utilização do Cartão BOM no transporte público, e com spots em rádios, com histórias reais de passageiros que utilizam o BOM no trajeto para o trabalho, a escola ou a passeio.

As narrativas foram publicadas no blog do Cartão BOM, que abriu espaço para os clientes contarem suas histórias. A campanha também foi exibida em todas as redes sociais, além de mídia de ônibus e mobiliário urbano. 



BOAS PRÁTICAS DO TRANSPORTE

SISTEMA DE GESTÃO INTEGRADO FORTALECEU OS LAÇOS ENTRE OS COLABORADORES DE TODAS AS ÁREAS

Sistema de Gestão da Viação Cometa é premiado por inovação e tecnologia

0

Sistema de Gestão Integrado da Viação Cometa (SGI) foi o vencedor do Prêmio ANTP-ABRATI – Boas Práticas do Transporte Terrestre de Passageiros 2015, na categoria Inovação e Tecnologia. Considerado pelos julgadores “consistente, participativo e abrangente”, o SGI tem como foco o cliente e engloba todos os processos internos e externos da empresa. Seu objetivo é aumentar a eficiência, eliminar o desperdício e padronizar as melhores práticas.

O Prêmio ANTP-ABRATI é um evento promovido pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) com o apoio da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI). Foi instituído em 2011, para dar visibilidade e reconhecimento aos esforços destinados à promoção do transporte de passageiros rodoviário de média e longa distância.

INOVAÇÃO COMETA

Buscando diferenciar-se e inovar em um cenário de concorrência cada vez mais acirrado e competitivo, a Viação Cometa implantou em outubro de 2014 o programa Sistema de Gestão Integrado (SGI).

O modelo é simples e promoveu a disseminação das informações para todos os colaboradores, que foram incentivados a participar e colaborar desde a concepção do programa, conta a *coordenadora de Desenvolvimento – RH, Flávia Maria dos Anjos*. “Acreditamos que todos os funcionários, principalmente aqueles que lidam diretamente com o cliente, são capazes de apresentar boas ideias para aperfeiçoar os processos e aumentar a produtividade.”

O SGI teve sua construção com base no planejamento estratégico em vigor até o ano de 2016. Com o uso da metodologia do Balanced Score Card (BSC), divide os objetivos dentro das dimensões: financeira, mercado, processos internos, aprendizado e crescimento.

Os primeiros projetos surgiram de apontamentos dos líderes sobre problemas do dia a dia. Os temas foram agrupados e distribuídos conforme as dimensões do BSC.

Cada projeto tem um gestor como responsável, com ações e prazos acompanhados semanalmente em reunião liderada pelo diretor. Desse modo, o acompanhamento do Sistema de Gestão Integrado incorporou-se ao cotidiano de trabalho.

COMUNICAÇÃO

Visando fortalecer a comunicação entre os gestores e garantir um método de acompanhamento dos resultados dos projetos em andamento, criou-se uma sala, batizada de Contagi. Todas as áreas estratégicas e de apoio da empresa são convocadas a participar das reuniões semanais nesse espaço, ocasião em que ocorre o alinhamento das estratégias com a liderança, que, por sua vez, é a responsável por disseminar as informações até o nível operacional.

A Viação Cometa também investiu em canais diversificados de comunicação, de modo que se divulgue e se propague o Sistema de Gestão para todos os colaboradores. Destaque-se o Programa “Café com Diretor”, oportunidade em que o objetivo é apresentar o modelo aos colaboradores de diversos níveis da organização.

Visitas nos setores, para avaliar os processos de trabalhos estabelecidos e definir em conjunto novos métodos baseados no sistema de gestão; vídeos motivacionais com mensagens da diretoria e presidência incentivando a aplicação do novo Sistema de Gestão Integrado; e grupos nos aplicativos de Whatsapp para compartilhar melhores práticas e alinhar informação constituem algumas das ações implantadas.

DERRUBANDO PARADIGMAS

A implantação do Sistema de Gestão Integrado gerou projetos de melhoria em todas as áreas de negócio da empresa. Ao todo são 71 projetos em andamento e sete finalizados, dentre estes, destaque-se o case da manutenção, com resultados satisfatórios sobre aumento da eficiência e eliminação de desperdício.

Na implantação, identificaram-se as prioridades dos processos e as atividades que não agregavam valor foram reduzidas. Os fluxos operacionais, ao serem redesenhados, ficaram mais ágeis, com consequente melhoria da produtividade.

Com isso, o índice de reclamações também teve uma significativa melhora e a empresa vem recebendo um número considerável de cartas com elogios. Na pesquisa sobre os melhores destinos e serviços de viagem, realizada em agosto do ano passado pelo Datafolha, a Viação Cometa foi considerada a melhor empresa de viagem de ônibus por 29% dos entrevistados.

“Acreditamos que o SGI impulsionou resultados positivos na organização, desde o início de sua implementação. A iniciativa fortaleceu os laços entre os colaboradores de todas as áreas, melhorando o clima organizacional, com consequente aumento da produtividade e satisfação do cliente”, esclarece Flávia. “E seguiremos em frente, construindo uma nova história que nos levará a nosso objetivo maior, que é ser a melhor empresa de transporte rodoviário do mundo”, ressalta. 🚩





TECNOLOGIA FACILITA O DIA A DIA NO TRANSPORTE PÚBLICO

Pagamentos com cartão de débito, crédito e até mesmo pelo relógio, bem como recarga de bilhetes e consultas de saldo via celular, são algumas das facilidades disponíveis para os usuários de ônibus

F

alta de troco, necessidade de dinheiro trocado e confusão na catraca na hora do pagamento são cenas cada vez mais difíceis de encontrar no interior dos ônibus.

A cada dia surgem novas facilidades para tornar a viagem dos usuários do transporte público mais tranquila e segura. Consulta de saldos, compra e recarga de créditos por meio de computadores, smartphones e tablets, com opções de pagamento no cartão de débito, crédito ou ainda com débito em conta corrente, são práticas cada vez mais comuns em diversas localidades do País.

A cidade de Jundiaí, por exemplo, saiu na frente e, desde o dia 7 de março, se tornou a primeira cidade do Brasil a receber o pagamento de passagens com cartão de débito e crédito. Inicialmente, o sistema está sendo aceito em dez ônibus e posteriormente será expandido para o restante da frota da cidade.

A iniciativa visa à redução da circulação de dinheiro no ônibus, aumentando, assim, a segurança dos próprios usuários e motorista. Segundo o secretário de Transportes, Wilson Folgozi, o objetivo

é atingir 15% dos passageiros que ainda não possuem o cartão Bilhete Único. “São 120 mil passageiros por dia que utilizam o transporte público, dos quais mais de 18 mil ainda pagam em dinheiro”, afirma.

O sistema funciona como em um estabelecimento comercial, em que o passageiro insere o cartão na máquina, escolhe a opção crédito ou débito, digita a senha e, em seguida, a catraca é liberada.

TRANSAÇÕES PELO CELULAR

Em São Paulo, os passageiros têm a tecnologia à sua disposição para facilitar o dia a dia na hora de carregar seu Bilhete Único. A cidade conta com quatro aplicativos para celular para a compra de créditos, e cada um deles permite um tipo de compra diferente.

A venda online permite a cada celular ser um ponto de recarga do Bilhete Único, possibilitando que o usuário compre seus créditos sem ter de se deslocar a um posto, evitando filas e maior gasto



de tempo em sua viagem. Após a compra, basta encostar o cartão em uma máquina para carregá-lo.

Um dos aplicativos, o Conta Super, permite, inclusive, a transferência do saldo de uma conta corrente para o Bilhete Único do passageiro. Já o app da Ponto Certo aceita pagamento em cartão de crédito, débito, boleto e transferência bancária. Nos aparelhos com a tecnologia Near Field Communication (NFC) ainda é possível consultar o saldo do cartão e carregar o crédito imediatamente, sem necessidade de levar o bilhete a um terminal de recarga.

RELÓGIO BILHETE ÚNICO

Imagine pagar a passagem com um relógio. Sim, isso é possível. Os relógios de pulso Watch2Pay permitem fazer pagamentos com um único gesto: aproximando o pulso de um terminal. Comercializado pela Rede Ponto Certo, empresa que fornece sistemas de passagens de transporte coletivo, tem um chip que é lido pelos validadores de sistemas de transporte e efetua o pagamento da tarifa.



Trata-se de um relógio inteligente e em São Paulo funciona para o bilhete único comum da SPTRANS e dá acesso aos ônibus, trens da CPTM e Metrô da capital. O procedimento de recarga de créditos é o mesmo usado para o Bilhete Único. O sistema já é usado em países como Turquia, Inglaterra, Rússia e Polônia.

MULTIFUNCIONALIDADE DE CARTÃO PRÉ-PAGO PARA USO NO TRANSPORTE E COMÉRCIO

O cliente do Cartão BOM, utilizado na Região Metropolitana de São Paulo, também conta com facilidades na hora de recarregar os créditos do seu cartão. O BOM MOB é um aplicativo gratuito para smartphones que possibilita consulta de saldo e venda de créditos para os Cartões BOM e BOM+ (Vale-Transporte e Comum) na função transporte.

O cliente tem opções de pagamento com os cartões de crédito.

Buscando alternativa que beneficie os passageiros, há três anos a Promobom Autopass, administradora do Cartão BOM, criou o BOM+, um cartão múltiplo,



pré-pago e com senha que pode ser utilizado tanto no transporte como no comércio. O cartão também permite o saque em caixas eletrônicos da Rede Cirrus. “Hoje são mais de 250 mil cartões emitidos, com cerca de R\$ 6 milhões em créditos depositados”, conta o presidente-executivo da Autopass, Rubens Fernandes Gil Filho.

RIO DE JANEIRO LANÇARÁ MINICARTÃO ADESIVO


No Rio de Janeiro, a RioCard disponibiliza, entre outros, dois serviços que facilitam a compra de créditos para cartões moedeiros – como são chamados. Um deles é a compra por telefone com pagamento via boleto bancário e o outro é sistema de recarga fácil, feito pela internet e pago por boleto ou por meio de débito em conta corrente. Essa ferramenta pode ser utilizada em computadores, smartphones e tablets.



Visando propiciar mais praticidade ao usuário, será lançado até agosto um novo modelo de cartão com quatro centímetros de largura por dois de altura. O minicartão contém um adesivo e pode ser colado em qualquer superfície, como celulares, carteiras, chaveiros ou qualquer outro objeto. A ideia é diminuir os casos de perda do cartão, além de facilitar sua busca na hora do embarque.

PORTUGAL ADOTARÁ O TELEMÓVEL

A partir de julho, os usuários dos transportes públicos em Portugal vão abandonar os bilhetes de transporte e circular apenas com o telemóvel (celular). De acordo com notícia veiculada no jornal digital www.dinheirovivo.pt, a Transportes de Lisboa, que reúne empresas como o Metro, Carris e Transtejo, vai aceitar o pagamento de passagens por meio do smartphone ou dispositivo inteligente. Para isso, bastará aproximar o aparelho do validador.

O aplicativo, além de permitir a comunicação com os validadores do transporte, liberando as catracas, vai gerar uma plataforma para cada usuário, que permitirá comprar, carregar e validar as viagens. Além disso, o sistema dará acesso a áreas para consulta de saldo ou de movimentos do passageiro na rede de transportes. 



EXPRESSO LUXO ENVIA VOUCHER DE PASSAGEM DE ÔNIBUS POR SMS

Solução propicia mais agilidade e maior comodidade no embarque

A

viação paulista Expresso Luxo, que opera o trecho São Paulo-Santos, visando oferecer mais agilidade e maior comodidade no embarque de seus clientes, investiu em uma tecnologia que facilita a vida de quem compra suas passagens pela internet. Após a aquisição, a empresa envia um SMS do voucher para o passageiro.


A mensagem de texto, com um código alfanumérico, deve ser escaneada por uma leitora ótica em um totem de autoatendimento, instalado no Terminal Rodoviário do Jabaquara. A leitura é feita diretamente da tela do celular. Uma vez feito isso, o totem imprime a passagem. A tecnologia funciona em qualquer aparelho celular e não há necessidade de aplicativos ou plano de dados.

Pelas regras da ANTT, as passagens rodoviárias são documentos fiscais que devem ser gravados em impressoras fiscais. Por isso, não é possível imprimi-las em casa ou armazená-las no celular, ao contrário do que já acontece com passagens aéreas.

TECNOLOGIA DESENVOLVIDA NA SUÉCIA

A tecnologia utilizada para a geração do código alfanumérico e sua leitura ótica foi desenvolvida na Suécia e é vendida no Brasil pela empresa UPM2, que, além da solução de vouchers, é encarregada da integração com o software de vendas, assim como toda a adaptação dos totens nos terminais rodoviários e do envio de mensagens de texto.

A UPM2 mantém parceria com a RJ Consultores, companhia que fornece o software de emissão de passagens para algumas das maiores viações que operam no Brasil, atendendo a mais de 80% do mercado nacional e contabilizando uma média de 60 milhões de passagens emitidas por mês.

O totem da Expresso Luxo em Jabaquara foi fabricado pela Bematech e recebeu a leitora ótica adicional por parte da UPM2. Além do código alfanumérico contido no SMS, o equipamento é capaz de ler outros códigos de barras, QR codes, NFC, RFID e smartcard. 



BIOMETRIA NO COMBATE À FRAUDE

TODA A FROTA DA EMPRESA CS BRASIL, EM MOGI DAS CRUZES, CONTA COM O SISTEMA QUE REALIZA A IDENTIFICAÇÃO FACIAL DO USUÁRIO

Mogi das Cruzes adota tecnologia que realiza a identificação facial do usuário

0

transporte público em Mogi das Cruzes conta com um importante e moderno recurso contra fraudes. A biometria – sistema que realiza a identificação facial do usuário ao validar o cartão do Sistema Integrado Mogiano (SIM) na catraca para pagamento da passagem – está presente em 100% da frota da CS Brasil, empresa do Grupo JSL – Júlio Simões. Desde a sua implantação, já foram bloqueados mais de três mil cartões por uso indevido.

Esse projeto teve início há um ano em 142 ônibus da empresa, que é responsável pelo serviço de transporte municipal da cidade, localizada no interior de São Paulo. Segundo o gerente-geral de Transporte de Pessoas da CS Brasil, Rodrigo Silva, “a tecnologia – um diferencial em segurança – foi instalada logo em 100% da frota, com resultados bastante positivos”.

O sistema biométrico foi implantado em todos os veículos, com o objetivo de impedir que terceiros utilizem cartões eletrônicos de estudantes, idosos e pessoas com deficiência – que contam com descontos ou gratuidade no serviço. “Caso o dono perca o cartão e outra pessoa tente usá-lo, a câmera de biometria na catraca não reconhece o cartão e o bloqueia”, esclarece Rodrigo.

Atualmente, cerca de 20 mil passageiros são beneficiados com as tarifas diferenciadas e gratuitas no município, o equivalente a 35% do total de cartões emitidos pela Mogi Passes. A medida, além de combater fraudes, garante os direitos desses usuários. 🚩





TERMINAL
RODOVIÁRIO
DO TIETÊ,
SOLUÇÕES
INTELIGENTES
PARA DRIBLAR
A RECESSÃO

TERMINAIS RODOVIÁRIOS DE SÃO PAULO INOVAM PARA DRIBLAR A RECESSÃO


A

recessão e a instabilidade política já fazem parte da realidade do País, alimentando incertezas e deixando um baixo nível de confiança nos brasileiros. Esses fatores têm exigido mudanças no controle financeiro e ajustes nas contas, levando empresas a desenvolverem um novo formato de gestão e as pessoas a criarem um novo perfil na hora de consumirem. Segundo pesquisa da Federação do Comércio de Bens e Serviços do Estado de São Paulo (FecomércioSP), em março de 2016, o Índice de Expansão do Comércio (IEC) paulistano indica uma retração de 2,3% em relação ao mês anterior, e, no comparativo anual, a retração foi de 23,2%.

Mesmo sendo um dos últimos a sentir os efeitos, o setor de viagens rodoviárias não foge deste cenário. À frente dos terminais rodoviários de São Paulo, a Socicam registrou uma queda de 2,5% na demanda de viagens, considerando o primeiro trimestre dos anos de 2015 e 2016. Diante desse retrocesso e sem previsões de melhoria imediata, a administradora percebeu que este seria o momento de alocar os investimentos previstos para o ano em soluções inteligentes que garantissem economia e controle nos custos da empresa, sem interferir no bem-estar dos mais de 100 mil passageiros que passam diariamente pelos terminais rodoviários da capital.

Após enfrentar uma das mais graves crises hídricas, a energia elétrica foi o item que mais exigiu aten-


ção. Por meio de um acompanhamento minucioso, a Socicam identificou e criou medidas operacionais que resultaram em um consumo mais equilibrado nos empreendimentos. Equipamentos eletrônicos de alto consumo, como escadas rolantes e elevadores, passaram a trabalhar de forma alternada em períodos com baixo movimento de passageiros, fazendo o uso consciente de energia. A iluminação natural, já concebida pelas edificações, foi mais valorizada, deixando-se as luzes de alguns ambientes desligadas ao longo do dia, além de substituir todas as lâmpadas pelo modelo de LED. Essas medidas garantiram uma economia de 28% no consumo de energia elétrica do Terminal Rodoviário Tietê, 18% no Terminal Barra Funda e 24% no Terminal Jabaquara, considerando o consumo nos meses de março de 2015 e março de 2016.

Para agregar ainda mais as ações aplicadas, a Socicam passará a comprar energia elétrica do Mercado Livre. Essa modalidade permite mais poder de negociação, em que as condições com o fornecedor, tais como preço, quantidade contratada, período de suprimento e formas de pagamento podem ser negociados de acordo com as necessidades. O contrato com o Mercado de Livre de Energia Elétrica indica que a economia mensal pode chegar a 10%. O abastecimento nesse formato está previsto para entrar em funcionamento no último trimestre de 2016. 



VOLVO LANÇA SEGURO PARA ÔNIBUS RODOVIÁRIO


A Volvo Corretora de Seguros lançou um seguro com coberturas sob medida para o transportador rodoviário de passageiros. Trata-se do primeiro seguro de ônibus de fábrica no mercado brasileiro. Entre outras coberturas, garante indenização em caso de acidente, roubo e incêndio para veículos Volvo, mas pode ser feito também para ônibus de outras marcas.

No caso de veículos Volvo, as condições do seguro são mais favoráveis, em função dos atributos de segurança e tecnologia embarcada. Os ônibus da marca, por exemplo, saem de fábrica com o Programa Eletrônico de Estabilidade (ESP), um dos mais modernos dispositivos de segurança ativa já criados pela montadora. O ESP reduz a possibilidade de derrapagem e de capotagem em curvas fechadas, quando a velocidade do ônibus é incompatível com as curvas. 




PIT STOP

SCANIA TRAZ TECNOLOGIA MUNDIAL PARA O BRASIL

A Scania inaugurou recentemente em São Bernardo do Campo, SP, um laboratório que irá desenvolver, testar e certificar motores. A nova área de pesquisa, que demandou investimento de R\$ 40 milhões, é a primeira da empresa fora da Suécia. O laboratório está equipado para realizar testes que vão auxiliar a empresa a construir e homologar motores mais eficientes em termos de utilização de combustíveis alternativos, durabilidade de componentes e consumo eficiente. “Com essa iniciativa, inserimos o Brasil no contexto da mais alta tecnologia do setor automotivo, refletindo, ao mesmo tempo, nosso compromisso com o País e com um sistema de transporte sustentável”, diz Per Olov Svedlund, presidente e CEO da Scania Latin America. 

ÁLBUM DE FIGURINHAS CONTA OS 60 ANOS DA MERCEDES-BENZ DO BRASIL



A Mercedes-Benz do Brasil achou uma forma criativa e divertida de contar sua trajetória. Para comemorar 60 anos de atuação no País, a empresa lançou um álbum de figurinhas, que já está sendo vendido em bancas e revistarias com distribuição nacional. Ilustrado com fotos de veículos e fatos marcantes, o álbum parte da inauguração da fábrica de São Bernardo do Campo, SP, em 1956, chegando aos dias atuais. Ele registra a evolução da empresa, veículos, serviços e tecnologias. O álbum também está sendo vendido pela internet no site www.panini.com.br. 

28 A 30/JUNHO/2016

PNEUSHOW 12ª FEIRA INTERNACIONAL DA INDÚSTRIA DE PNEUS

Expo Center Norte
São Paulo/SP

<http://www.pneushow.com.br/2016/>

A edição de 2016 apresenta as novidades e lançamentos das principais empresas nacionais e internacionais do setor e traz ampla diversidade de produtos: pneus para o transporte de cargas, industrial e de passageiros; insumos, equipamentos e acessórios para reforma e reparos de todo tipo de pneus; matérias-primas; bandas pré-moldadas; camelback; soluções para reciclagem, eliminação de resíduos e segurança industrial. O evento também conta com palestras técnicas e encontros setoriais.

23 E 24/AGOSTO/2016

30º SEMINÁRIO NACIONAL NTU

Transporte público como direito social. E agora?

Hotel Royal Tulip Brasília Alvorada
Brasília/DF

<http://www.ntu.org.br/novo/EventoInformacoesGerais.aspx?idArea=8&idEvento=107>

O transporte público se tornou um direito social garantido na Constituição Federal. Como, porém, garantir recursos satisfatórios para esse serviço, do mesmo modo como são destinados a outros direitos sociais? Esse é o ponto de partida do Seminário, que propõe uma ampla discussão sobre o tema. Durante o evento também serão apresentadas medidas de prioridade ao transporte público implementadas nos últimos cinco anos, juntamente com uma análise dos benefícios e resultados concretos. Uma Oficina de Sistemas Inteligentes de Transportes discutirá, ainda, questões tecnológicas para a excelência do serviço de ônibus.

28/AGOSTO/2016

DIA DE FAZER A DIFERENÇA

diretoria@setpesp.org.br

No último domingo do mês de agosto, mais uma vez será realizado o Dia de Fazer a Diferença SETPESP, quando os profissionais das empresas, junto com seus familiares e amigos, são convidados a promover ações em prol do próximo. Visitas e doações a orfanatos, asilos e creches; ações ambientais, educativas e de recreação com a comunidade são alguns exemplos de iniciativas sempre bem-vindas.

04 A 06/OUTUBRO/2016

4º SEMINÁRIO NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA E 8ª EDIÇÃO DO TRANSPQUIP LATIN AMERICA 2016

Expo Center Norte
São Paulo/SP

www.transpoquip.com

A quarta edição do Seminário Nacional de Mobilidade Urbana, organizada pela Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), será realizada durante a 8ª edição do TranspoQuip, evento com foco em infraestrutura para o desenvolvimento dos diversos modais de transporte. Durante o Seminário, que contará com técnicos e especialistas, serão discutidos aspectos importantes relacionados a mobilidade urbana.



CIRCULANDO

SÃO PAULO GANHA ÔNIBUS DE TURISMO COM DOIS ANDARES

O trajeto é feito pelos principais pontos turísticos da cidade em veículo acessível e com sistema Wi-Fi

C

onhecer a cidade de São Paulo ficou mais fácil. Desde o dia 12 de março, a capital conta com o “Circular Turismo Sightseeing SP”, um moderno ônibus vermelho, de dois andares, acessível, com capacidade para 60 pessoas e sistema Wi-Fi. O veículo sai diariamente da Praça da República com destino aos principais pontos culturais, históricos e de lazer.

O sistema opera com um Bilhete Único exclusivo que deve ser adquirido com o motorista na hora do embarque, ao custo de R\$ 40,00, com validade de 24 horas. O Bilhete Circular Turismo dá ainda direito a entrada gratuita a vários museus e espaços culturais.

O passageiro tem a sua disposição áudio explicativo em três idiomas (português, inglês e espanhol), ativado por GPS em cada um dos pontos turísticos, e recebe um folheto com o roteiro apresentando informações sobre a história, arquitetura e cultura da capital paulista.

Durante o percurso, o usuário pode embarcar e desembarcar em qualquer parada: Estádio Pacaembu, MASP e Casa das Rosas (exceto aos domingos em razão do Programa Ruas Abertas), Parque

do Ibirapuera, Centro Cultural São Paulo, Praça da Liberdade, Pátio do Colégio e Teatro Municipal.

Nos pontos de embarque e desembarque estão instalados totens indicativos com informações via QR Code, o que permite acompanhar em tempo real a chegada do veículo pelo celular. Os aplicativos Moovit e Coletivo também informam a localização dos ônibus.

O projeto é uma iniciativa da Secretaria Municipal de Transportes por meio da São Paulo Transporte (SPTrans) em parceria com a São Paulo Turismo (SP-Turis), empresa municipal de turismo e eventos. A concessionária responsável é a Sambaíba, uma das operadoras do sistema de transporte coletivo municipal.

Os ônibus partem da Praça da República, nos seguintes horários: de segunda a sexta-feira, às 9h, 11h20 e 14h10; aos sábados, às 8h, 10h30 e 13h30, e aos domingos e feriados às 10h, 11h40, 13h20, 15h30 e 17h10. 🚏

Informações pelo telefone:

0800-116566

FILME



MOBIFILM 2016 – 1º FESTIVAL BRASILEIRO DE FILMES SOBRE MOBILIDADE E SEGURANÇA VIÁRIA

O Ministério da Cultura, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), a In Brasil e o BNDES apresentam **MOBIFILM – 1º Festival Brasileiro de Filmes sobre Mobilidade e Segurança Viária**. A iniciativa tem como objetivo estimular a população a refletir e propor soluções sobre a grave crise de mobilidade no Brasil, além de apresentar aos presentes produção audiovisual sobre o assunto.

O Festival MOBIFILM acontece nos dias 12, 13 e 14 agosto de 2016, no Centro Cultural São Paulo (CCSP), e a entrada é gratuita. No primeiro dia, haverá dois seminários internacionais sobre mobilidade e segurança viária, promovidos pela ANTP. As sessões de cinema, com filmes em diversos formatos e origens, serão realizadas nos dois dias restantes.

As inscrições para o envio de filmes para o MOBIFILM podem ser realizadas até 30 de junho de 2016, no site do festival www.mobifilm.com.br. O CCSP fica na Rua Vergueiro, 1000 - Paraíso, São Paulo-SP.

LIVROS



LIVRO NA FAIXA

O Livro na Faixa é um programa de incentivo à leitura, por meio da oferta gratuita de livros nos terminais de ônibus. O usuário escolhe o livro que quer e depois o devolve na estante. Não é preciso ficar sócio, nem fazer inscrição ou ter carteirinha. Trata-se de ação da SPTrans e da Coordenadoria Municipal de Bibliotecas, e que ganhou adesão da Livraria Leitura, Editora Livrus, Socicam e do SPUrbanuss, além das empresas: VIP Leste, Ambiental, Mobi, Cidade Dutra, Transpass, Gatusa, Transkuba, Gato Preto e Santa Brígida. As estantes estão instaladas em 21 terminais de ônibus da cidade de São Paulo e quem quiser doar livros de literatura pode entrar em contato via e-mail: marketing@sptrans.com.br.

OBSERVATÓRIO LANÇA E-BOOK URBANIDADE



O OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária lançou um e-book – publicação eletrônica – com a compilação do Seminário Urbanidade e do Fórum “O papel da sociedade civil na busca da segurança no trânsito”, promovidos pela entidade no ano passado. Os dois eventos tiveram painéis de debates com os cinco eixos propo-

tos pela ONU/OMS para ampliar a segurança viária no mundo: Fiscalização, Infraestrutura, Segurança Veicular, Educação e Saúde, reunindo autoridades e representantes da sociedade civil, além do OBSERVATÓRIO, que indicaram propostas de ações.

Accesse ao e-book Urbanidade pelo link: <http://www.onsv.org.br/noticias/observatorio-lanca-e-book-urbanidade/>

#DIRIGINDOCOMSEGURANÇA

SEMPRE COLOCAR O **CINTO DE SEGURANÇA**
ANTES DE DAR A PARTIDA.

CAMPANHA DO AGASALHO 2016

***“Um pouco de
misericórdia torna
o mundo menos
frio e mais justo”***

Papa Francisco

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), engajada com o Fundo Social de Solidariedade do Estado de São Paulo, convida os Sindicatos que a compõem, bem como as empresas de transporte de passageiros associadas, a organizarem em suas cidades e garagens campanhas para arrecadar roupas, sapatos e cobertores em bom estado.

As doações – depois de contabilizadas – devem ser encaminhadas pelas próprias empresas, de acordo com seu critério, aos Fundos Sociais de Solidariedade, a entidades assistenciais, albergues, hospitais e creches, entre outros.

As empresas participantes devem enviar para o e-mail entrepagentes@uol.com.br, até o dia 10 de julho, as informações abaixo, que serão divulgadas na próxima edição da revista SOU + ÔNIBUS:

- número de peças arrecadadas;
- locais onde foram entregues;
- fotos em alta resolução dos agasalhos arrecadados ou de sua entrega (no máximo três).

**Contamos com sua
participação e
solidariedade!**



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