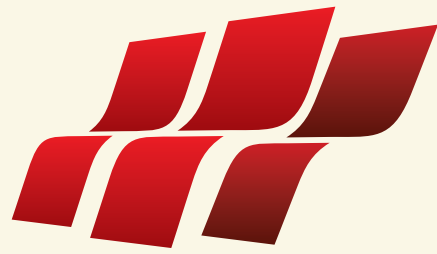


Ônibus^{SOU}



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

MAIO/JUNHO · 2017 · EDIÇÃO 08 · ANO 02

SOMA DE ESFORÇOS

*Evento que discute a
responsabilidade civil no
transporte de passageiros
chega a sua 22ª edição e
tem público recorde*

ENTREVISTA

Nelson Raposo, diretor da Agência
de Transporte do Estado de São Paulo

ARTIGO

A quem interessa a desinformação,
por Francisco Christovam

AVANÇO

Federação das Empresas de Transportes
de Passageiros cria Comitê de Gestão Jurídica



CAMPANHA DO AGASALHO

2017

No intuito de estimular a responsabilidade social empresarial bem como a solidariedade dos profissionais do setor, a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo, mais uma vez, convida os Sindicatos que a compõem e as empresas de transporte de passageiros associadas a promoverem em suas cidades e garagens campanhas para arrecadação de agasalho.

“ *A solidariedade é o sentimento que melhor expressa o respeito pela dignidade humana.* ”
Franz Kafka

Como participar?

As empresas podem organizar campanhas, eventos e postos de coleta, entre outros.

Que doar?

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

Para quem doar?

As doações devem ser encaminhadas pelas próprias empresas a entidades assistenciais, hospitais, albergues, ONGs, Fundos Sociais de Solidariedade da região onde estão localizadas ou onde considerarem oportuno.

Prazos:

DURAÇÃO DA CAMPANHA
Maio e junho de 2017

DATA FINAL PARA ENTREGA DAS DOAÇÕES
5 de julho de 2017



DOAR,
UM GESTO
DE AMOR AO
PRÓXIMO!

DIVULGAÇÃO

As empresas devem enviar – até o dia **10 DE JULHO** – para o e-mail entrepanteses@uol.com.br um breve relatório indicando a maneira como se desenvolveu a campanha, quantas peças foram arrecadadas, onde foram entregues, e duas ou três fotos – em alta resolução – das ações, para que sejam divulgadas na Revista **SOU + ÔNIBUS**.

INFORMAÇÕES: diretoria@setpesp.org.br



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

TECNOLOGIA, MEIOS DE PAGAMENTO E SOLUÇÕES PARA MOBILIDADE URBANA



PAY

Projetos inovadores em meios de pagamento para a mobilidade urbana.



CARTÃO BOM

Gestão e operação do BOM, o Cartão de Transporte da Região Metropolitana de São Paulo.



TECNOLOGIA

Licenciamento e cessão de softwares e sistemas de bilhetagem.



TRANSPORT CARD

Gestão e implantação da bilhetagem eletrônica voltada para a mobilidade urbana, em diversas cidades do Brasil e da América Latina.



SERVIÇOS

Serviços prestados aos clientes e usuários do transporte coletivo.

ATUAÇÃO RESPONSÁVEL

O País passa por um delicado momento político-econômico com reflexos diretos no setor de transporte coletivo de passageiros. Além das inúmeras incertezas decorrentes desse cenário, os operadores do sistema têm que conviver com outras tantas dificuldades e incertezas. Concorrência desleal do transporte clandestino, excesso de gratuidades sem a devida fonte de custeio, depredações e queima de ônibus são apenas alguns dos problemas enfrentados no dia-a-dia.

Na busca por soluções que minimizem esse triste quadro, as entidades representativas do setor, bem como as empresas de ônibus, vêm se desdobrando em ações de modo que ofereçam a seus clientes um serviço seguro, confortável e de boa qualidade.

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), por exemplo, há 22 anos realiza um Congresso cujo fim é discutir a responsabilidade civil no transporte de passageiros. A cada ano aumenta o número de interessados. Este ano, o evento reuniu um público recorde, vindo de todas as partes do País, prova do interesse dos profissionais do segmento.

Motivada pela crescente preocupação com o agravamento do cenário nacional e com a insegurança generalizada que tomou conta dos assuntos legislativos e jurídicos ligados ao setor, a entidade também criou um Comitê de Gestão Jurídica. A iniciativa objetiva auxiliar os sindicatos filiados, empresários e advogados do segmento em suas tomadas de decisão.

Para discutir a crise do setor de transporte urbano e suas prováveis soluções, o jornal Valor Econômico, em parceria com a Associação Nacional de Transporte Urbano (NTU), também promoveu um seminário. Durante o encontro, que reuniu empresários, gestores públicos, parlamentares e especialistas no assunto, foi divulgado um levantamento com um diagnóstico – nada otimista – do setor.

Paralelamente, na busca por um trânsito mais seguro, as empresas de ônibus têm aderido a movimentos como o Maio Amarelo, que visam reduzir o número de acidentes de trânsito. Foram inúmeras as ações realizadas, que mobilizaram não só os colaboradores, mas clientes e comunidade em geral.

Nessa procura por soluções em prol da melhoria do transporte público, a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) vem desempenhando um importante papel na gestão do programa de concessões rodoviárias e em todos os serviços públicos de transporte autorizados.

Essas e outras iniciativas do setor você confere nesta edição da Sou + Ônibus.

BOA VIAGEM!

A EDITORA



Órgão de divulgação da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)
Avenida Paulista, 2.073,
Horsa II, 13º andar,
São Paulo (SP), 01311-940
Tel. (11) 3179-1077
Fax (11) 3179-1070
www.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
Francisco Hélio Ferreira Da Silva
João Carlos Camilo
João Carlos Thomaz
Regina Helena Teixeira

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

**ARTIGO 6**

A quem interessa a desinformação,
por Francisco Christovam

ENTREVISTA 8

Nelson Raposo, diretor da ARTESP

EVENTO 12

Congresso Responsabilidade Civil no
Transporte de Passageiros

**TRÂNSITO SEGURO**

- Maio Amarelo, movimento em prol da vida 20
- Os alternativos ilegais e o transporte público 22

DESTAQUE

- Metra comemora 20 anos de atividades 23
 - Colaboradores em forma 23

CONHEÇA 24

FETPESP cria Comitê de Gestão Jurídica

EM MOVIMENTO

- Guarupass distribui livros em terminal de ônibus 26
 - 8ª Mostra de Teatro SEST SENAT 26
- Empresa Reunidas oferece novas salas a seus clientes 27
 - Princesa dos Campos promove corrida e leva multidão às ruas 27

FIQUE POR DENTRO

- 28 • Autopass vence Prêmio UITP
- 28 • Profissionais da Viação Santa Cruz proferem palestra sobre Gestão de Riscos
- 29 • Licitação do transporte municipal

**30 CASE DE SUCESSO**

Grupo NSO adota a padronização dos procedimentos e agiliza os processos

**32 MOBILIDADE URBANA**

Seminário Transporte público urbano:
desafios e oportunidades

34 SOCICAM

Terminais rodoviários e os desafios da administração

TECNOLOGIA

- 35 • Brasília testa tecnologia de biometria facial no transporte coletivo
- 35 • Aplicativo Ônibus + conecta população ao transporte público

36 ARTIGO

A transformação digital e os impactos no transporte coletivo, por Roberto Sganzerla

A QUEM INTERESSA A DESINFORMAÇÃO

POR: FRANCISCO CHRISTOVAM



E

m meados de março, a imprensa noticiou uma informação vazada pelo Tribunal de Contas do Município de São Paulo (TCM) sobre irregularidades contratuais praticadas por dois consórcios de empresas que operam o sistema de transporte por ônibus em São Paulo. A notícia ganhou destaque não pelo conteúdo da análise realizada pelos técnicos da mencionada Egrégia Corte de Contas do Município, mas pelo valor de R\$ 1 bilhão que, segundo a decisão dos Conselheiros do Tribunal, deverá ser devolvido aos cofres públicos pelas empresas que compõem os dois consórcios.

No começo de abril, mais um jornal de grande circulação, em seu editorial, também divulgou a decisão do TCM, inferindo considerações e conclusões sobre os contratos e sobre as empresas operadoras de ônibus. Infelizmente, o texto se baseia unicamente nas análises e ilações feitas e não na realidade dos fatos.

Começa o editorial falando do alto custo da prestação dos serviços e dos subsídios que não param de aumentar, sem mencionar que o custo operacional está diretamente atrelado às condições da infraestrutura (estado do pavimento, espaçamento entre pontos e abrigos e tempo de abertura dos semáforos) e do nível de congestionamento das vias por onde circulam os ônibus. Em contrapartida, o montante do subsídio aumenta na exata proporção das gratuidades concedidas aos usuários e não para cobrir ineficiência das empresas.

Com relação às principais irregularidades apontadas pelo Tribunal e comentadas pelo editorialista, vale destacar que as empresas operadoras, em atendimento ao contrato firmado em 2003, montaram seus respectivos Centros de Operação da Concessionária (COC). Entretanto, as concessionárias não puderam investir nos terminais de integração porque a São Paulo Transporte S/A (SPTrans) manteve-os sob sua gestão, até meados de 2015, não repassando nenhuma remuneração a esse título. Somente a partir dessa data e por meio de aditivo contratual, as empresas assumiram a responsabilidade pela limpeza, segurança e administração dos terminais, cujos serviços vêm sendo sistematicamente elogiados pelos usuários desses equipamentos.

Quanto à renovação da frota, as empresas vêm substituindo seus veículos com mais de dez anos de uso, mesmo com os sucessivos adiamentos do processo licitatório que as deixam sem saber qual tipo de ônibus adquirir. Os veículos que superaram a vida útil prevista não são mais depreciados na planilha de custo e, quando necessário, passam a fazer parte da chamada “reserva técnica” das empresas para, em

“As empresas procuram cumprir, religiosamente, suas obrigações contratuais e buscam prestar o serviço com a melhor qualidade possível”

situações emergenciais, como vandalismo e incêndios criminosos – não raros – dos ônibus, substituir os veículos aptos para a operação.

Quanto ao pagamento dos tributos e encargos sociais incidentes na prestação dos serviços, as empresas são obrigadas, por força de contrato, a apresentar, regularmente, documento de comprovação de sua situação tributária perante os fiscos municipal, estadual e federal.

Vale lembrar que a empresa Ernest & Young entregou à SPTrans, no final do ano de 2015, um relatório de auditoria que produziu, após oito meses de intenso trabalho, examinando, à exaustão, lançamentos e resultados contábeis, bem como procedimentos operacionais e questões sobre gestão das frotas e das instalações fixas das empresas concessionárias e das permissionárias, desde 2003. O relatório apresenta algumas sugestões de melhoria da gestão dos contratos, mas não aponta nenhuma das irregularidades mencionadas na análise do TCM.

Assim, trocando em miúdos, para plagiar o editorialista, as empresas procuram cumprir, religiosamente, suas obrigações contratuais e buscam prestar o serviço com a melhor qualidade possível, apesar do ambiente em que trabalham e das condições que lhes são oferecidas. A maioria delas, é bom que se diga, não é e não está sob a responsabilidade das empresas operadoras.

Em contraposição, dizer que as empresas operadoras mantêm com a municipalidade uma relação contratual cheia de irregularidades é sugerir que a administração pública, por meio da São Paulo Transporte – SPTrans, não está realizando a gestão desses contratos de maneira eficiente, rigorosa e responsável.

Por último, antes de alardear números e situações que só têm o objetivo de denegrir a imagem das empresas e de criar instabilidade jurídico-administrativa, há que se buscar nas instituições e nos órgãos de fiscalização, bem como nos formadores de opinião, um mínimo de compromisso com a realidade dos fatos, sob pena de se enveredar pelo mundo das inverdades e do descompromisso com a informação crível e correta. 🚩



FRANCISCO CHRISTOVAM

É presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss). É, também, vice-presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) e da Associação Nacional de Transporte Público (ANTP).



NELSON RAPOSO DE MELLO JUNIOR

DIRETOR DE PROCEDIMENTOS E LOGÍSTICA DA ARTESP

“O TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS ESTÁ EM VIAS DE PASSAR POR UMA GRANDE TRANSFORMAÇÃO”

Nelson Raposo de Mello Junior está à frente da Diretoria de Procedimentos e Logística da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), responsável por regulamentar e fiscalizar os serviços públicos de transportes. Nesta entrevista a Sou + Ônibus, ele fala sobre as ações e os projetos da Agência, bem como sobre o processo de licitação para concessão do sistema de transporte intermunicipal de passageiros, que deverá passar por uma grande modernização.

QUAL O CAMPO DE ATUAÇÃO DA ARTESP?

NELSON – A Artesp foi criada em 2002 com a finalidade de regulamentar e fiscalizar os serviços públicos de transportes autorizados, permitidos ou concedidos.

Um dos seus principais papéis, e o mais conhecido, é a fiscalização e regulação do Programa de Concessões Rodoviárias.

A Agência também fiscaliza, gerencia e regula o transporte intermunicipal de passageiros, tanto o rodoviário quanto o suburbano. A partir deste ano, passa a atuar também como reguladora da concessão de cinco aeroportos regionais do estado de São Paulo.

À Agência cabe implementar a política estadual de transportes, exercer poder regulador, elaborar modelos de concessões, permissões e autorizações, garantir a prestação de serviços adequados, zelar pela preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e estimular a melhoria da prestação dos serviços públicos de transporte.

QUAL É A FUNÇÃO DA DIRETORIA DE PROCEDIMENTOS E LOGÍSTICA DE QUE O SENHOR É DIRETOR?

NELSON – O Regimento Interno da Artesp estabelece que a nossa diretoria é responsável pelas atividades de planejar e controlar o sistema de transporte intermunicipal de passageiros, além de desenvolver os regulamentos e procedimentos técnico-administrativos para que os sistemas de concessão, permissão e autorização desse segmento funcionem.

Nesse sentido, a atuação mais notada da diretoria são as ações de fiscalização das empresas regulares e, também, as ações para coibir o transporte irregular. Outros papéis importantes são o acompanhamento e o desenvolvimento de estudos sobre a legislação do transporte intermunicipal, inclusive para proposituras de legislação para melhoria.

A Agência atua, ainda, junto com as empresas na análise de modificações e aprovações operacionais necessárias à manutenção do sistema e ao atendimento adequado ao usuário. E também na elaboração da concessão dos serviços dessa área, como atualmente acontece com o projeto para a concessão do transporte intermunicipal.

QUAL A EXTENSÃO DA MALHA RODOVIÁRIA SOB CONCESSÃO NO ESTADO DE SÃO PAULO E QUANTO FOI INVESTIDO NOS ÚLTIMOS ANOS EM MELHORIAS?

NELSON – Atualmente são 6,9 mil quilômetros de rodovias sob concessão, operadas e administradas por 20 concessionárias. No dia seis de junho, a Artesp assinou contrato com a 21ª concessionária do Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo, a Entrevias, que irá administrar 570 quilômetros do Lote Rodovias do Centro-Oeste Paulista, que se estende do município de Florínea a Igarapava. Entre 2011 e 2016 foram investidos pelas concessionárias do Programa R\$ 36,6 bilhões em obras, manutenção e operação das rodovias sob sua responsabilidade.

AS RODOVIAS PAULISTAS CONCEDIDAS ESTÃO ENTRE AS MELHORES DO PAÍS NO RANKING 2016 DA CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. A QUE O SENHOR ATRIBUI ESSE RESULTADO?

NELSON – A boa classificação das rodovias concedidas de São Paulo vem se repetindo ano a ano e isso é o resultado da política adotada pelo Programa de Concessões Rodoviárias que exige das empresas pesados investimentos em melhorias e também na manutenção, como estabelecem os editais de licitação.

Além disso, a Artesp faz um acompanhamento constante para que os itens dos contratos, que preveem esses investimentos, sejam cumpridos de acordo com o cronograma estabelecido. A Agência desenvolve ainda junto com as concessionárias e a Polícia Rodoviária Militar o Programa de Redução de Acidentes, que resultou em queda de mais de 50% no índice de mortes na malha concedida entre 2010 e 2015.

O QUE SE TEM FEITO PARA REDUZIR O NÚMERO DE MORTES NAS RODOVIAS ESTADUAIS SOB JURISDIÇÃO DA ARTESP?

NELSON – A área de Comunicação da Artesp, ligada diretamente à Diretoria-Geral, com a participação das outras áreas da Agência, vem conduzindo uma série de ações educativas. São diversas atividades realizadas simultaneamente, algumas considerando datas ou períodos específicos, como o Maio Amarelo ou o Dia Nacional do Trânsito, por exemplo.

No ano passado, a Artesp desenvolveu com as concessionárias e outros parceiros uma importante campanha de alerta para a importância do uso do cinto de segurança, inclusive pelos passageiros do banco traseiro.

Atualmente as duas principais frentes de trabalho são o Rodovirtua e ações com distribuição de gibis da Turma da Mônica, confeccionados após parceria com a Maurício de Sousa Produções, que elaborou historinhas sobre o tema segurança no trânsito.

Já o Rodovirtua, um óculos de realidade virtual desenvolvido pela Artesp e DER/SP, coloca jovens e adultos na situação do motorista que dirige sob efeito do álcool. Quem usa este equipamento experimenta as sensações de vista embaçada, reflexos mais lentos e assim por diante.

“No transporte coletivo teremos uma grande modernização no atendimento com a licitação para a concessão do sistema intermunicipal”

O QUE VEM SENDO FEITO EM BENEFÍCIO DO USUÁRIO DAS RODOVIAS E DO TRANSPORTE COLETIVO?

NELSON – É uma gama muito grande de serviços oferecidos não só pela Artesp como também pelo Programa de Concessões Rodoviárias, por meio das concessionárias. As campanhas de educação no trânsito, por exemplo, são elaboradas tanto pela Artesp quanto pelas concessionárias e difundidas por toda a malha concedida, de 6,9 mil quilômetros. Essas campanhas também são levadas para dentro das cidades em eventos promovidos tanto pelas prefeituras quanto por entidades privadas.

No transporte coletivo teremos uma grande modernização no atendimento com a licitação para a concessão do sistema intermunicipal. Os editais preveem atualizações tanto operacionais - tornando as ligações mais eficientes e dinâmicas -, quanto de melhoria de qualidade e conforto para os passageiros.

A frota de ônibus será renovada ao longo da nova concessão e os novos ônibus terão wi-fi gratuito onde houver sinal de internet nas rodovias. Haverá ar condicionado nos ônibus que fazem percurso de longa distância. É importante destacar que as inovações não provocarão alta elevação do custo das passagens.

QUAL O PAPEL DO CENTRO DE CONTROLE DE INFORMAÇÕES DA ARTESP E COMO ELE FUNCIONA?

NELSON – O CCI é o local de onde a Artesp monitora em tempo real os 6,9 mil quilômetros de rodovias sob concessão do estado. Instalado no prédio sede da Agência, pelo CCI é que se faz o acompanhamento das ações e ocorrências da malha concedida. Um operador do CCI pode, por exemplo, receber a informação de um fato e imediatamente projetar na tela a imagem da câmera que cobre o trecho, para decidir com maior precisão as providências a adotar. E, após a licitação do transporte intermunicipal, o CCI também receberá as informações dos Centros de Controle Operacional das futuras concessionárias do Sistema, o que ampliará ainda mais sua funcionalidade.

COMO FUNCIONA ATUALMENTE O TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS?

NELSON – O sistema de transporte intermunicipal atualmente atende 152,8 milhões passageiros por ano em percursos que somados atingem mais de 425 milhões de quilômetros. São 100 empresas que operam 603 linhas rodoviárias e 398 linhas suburbanas. Hoje cerca de 120

das 645 cidades no estado de São Paulo não têm acesso a linhas intermunicipais regulares, ou seja, não estão conectadas ao Sistema.

Com a licitação, o novo sistema de transporte intermunicipal garantirá que todos os municípios paulistas terão pelo menos duas partidas do município polo de atratividade e duas chegadas a ele. O estado terá, no total, 56 polos que poderão, de acordo com as propostas dos interessados, apresentar alterações para otimizar a operação.

QUAL A AVALIAÇÃO DOS USUÁRIOS SOBRE O SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS? QUAIS OS ITENS MAIS DESTACADOS NAS AVALIAÇÕES?

NELSON – A Artesp realizou pesquisa de satisfação dos usuários durante os estudos para a elaboração do Plano Diretor de Transporte e o resultado foi bastante positivo. Tanto para o suburbano quanto para o rodoviário a aprovação do usuário atingiu índice superior a 80%. Os principais pontos destacados como positivos foram segurança, regularidade, cortesia, limpeza, conforto, infraestrutura, pontualidade das partidas e conservação dos veículos. Apesar da avaliação positiva, dado ao tempo de realização da pesquisa, temos a convicção de que podemos melhorar ainda mais os serviços com a licitação do sistema de transporte intermunicipal.

COMO VÊM SENDO TRATADOS A FISCALIZAÇÃO E O COMBATE AO TRANSPORTE CLANDESTINO?

NELSON – A fiscalização dos clandestinos tem sido constante em todo o estado. No ano passado houve 1.467 apreensões e, no primeiro semestre deste ano, 828. Além da fiscalização, a Agência promove constantes campanhas para alertar os usuários sobre os riscos da utilização do transporte clandestino, com a instalação de *banners* nos terminais, distribuição de folhetos e pôsteres nos ônibus. No Carnaval, por exemplo, foi lançada a campanha “Neste Carnaval, não faça parte do bloco das estatísticas – só viaje de transporte regularizado”, com distribuição de material educativo para a população.

COMO ESTÁ A LICITAÇÃO PARA OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL SUSPensa NO ANO PASSADO POR DECISÃO DO TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO? HÁ PRAZO PARA SER RETOMADA?

NELSON – Em novembro do ano passado, o Tribunal de Contas do Estado (TCE) julgou parcialmente procedentes representações a respeito da licitação, determinando à

ARTESP que realizasse correções e retificações no Edital da Concorrência Internacional, bem como recomendando que a Agência procedesse à revisão de todo o conjunto de linhas fixadas para as cinco áreas de operações licitadas.

Foram realizados novos estudos pelos técnicos da Artesp com foco na viabilidade do sistema ao adotarem as alterações solicitadas. As modificações propostas pelo corpo técnico da Agência já foram submetidas e aprovadas pelo Conselho Diretor do Programa de Desestatização (CDPED), em ata publicada em março deste ano. O processo, agora, será analisado pela Procuradoria Geral do Estado. A previsão é de que nas próximas semanas se inicie uma nova consulta pública e, na sequência, seja lançado o novo edital.

QUAIS OS PRINCIPAIS PONTOS EM DEBATE? QUAIS AS EXIGÊNCIAS FEITAS NO EDITAL QUE DEVEM SER MANTIDAS?

NELSON – A Artesp está atendendo ao solicitado pelo Tribunal de Contas do Estado em consequência das representações apresentadas pelos interessados no ajuste do novo edital. Esse novo documento ajustado será novamente submetido à consulta pública e somente nesse momento, por uma questão de atendimento à legislação, é que poderemos apresentar as alterações feitas. E os debates acontecem justamente durante a consulta pública, momento em que a sociedade civil poderá se manifestar sobre o processo.

“A licitação em andamento é obrigação constitucional que já chega tarde e não pode mais ser adiada”


QUAIS SÃO OS PRINCIPAIS DESAFIOS E PROJETOS PARA 2017/2018?

NELSON – Na nossa diretoria o principal desafio é a criação e a consolidação do novo sistema de transporte intermunicipal que virá com a licitação. Afinal, o sistema sempre foi operado por empresas permissionárias. Com a Constituição de 1988, essas permissões tiveram data de validade estabelecida, atualmente encontram-se todas vencidas e com efeito legal que não permite ajustes ou adequações que possam promover melhorias no sistema.

Após essa licitação, todas as linhas passarão a ser operadas por concessão, com regras mais claras e regidas por um contrato, garantindo melhor atendimento aos usuários e avanços significativos. Destaco que os avanços também deverão atingir os atuais e os futuros operadores de transporte que terão no contrato instrumento claro de ajustamento com o poder público. Podemos dizer que o transporte intermunicipal de passageiros está em vias de passar por uma grande transformação, que será percebida por todos os integrantes do sistema: empresas operadoras, poder concedente e, principalmente, pelos passageiros.

ESSA TRANSFORMAÇÃO MENCIONADA, E QUE ESTÁ PRESTES A OCORRER, ENCONTRA RESISTÊNCIAS?

NELSON – Como qualquer processo de transformação há necessidade de se deixar algo para trás para dar lugar ao novo, e o novo sempre assusta. O sistema atual opera da mesma forma há décadas. Em um cenário estável há diferenças entre operadores que acompanham as inovações e aqueles que as ignoram ou as evitam.

A licitação em curso já permitiu que esse assunto seja abordado por todas as empresas que vislumbram a possibilidade de participação no certame, pois não se pode ignorar os avanços tecnológicos em todas as áreas, o crescente nível de exigência e controle dos próprios usuários e a urgente necessidade de profissionalização eficiente desse serviço que, embora prestado por entidades privadas, é um serviço público. Transporte de passageiros é um dever do estado. A licitação em andamento é obrigação constitucional que já chega tarde e não pode mais ser adiada. 

PERFIL

NELSON RAPOSO DE MELLO JUNIOR, diretor de Procedimentos e Logística da Artesp, é mestre em Gestão Pública pela Fundação Getúlio Vargas. Foi chefe de Gabinete na Artesp, nas Secretarias de Estado de Gestão Pública; de Cultura; e da Juventude, Esportes e Lazer. Atua na área pública desde 1996 sempre em projetos de forte impacto organizacional como na implantação do Parque da Juventude em conjunto com a desativação do complexo penitenciário do Carandiru, nos estudos e criação das organizações sociais da Cultura e acompanhamento do novo modelo do Detran-SP. Tem ainda formação de Bacharel em Contabilidade, é mediador, psicólogo em consultório clínico e fotografa como hobby.



DESEMBARGADOR RENATO DE SALLES ABREU FILHO, GERSON OGER FONSECA (PRESIDENTE DA FETPESP), MINISTRO LUIZ EDSON FACHIN, DESEMBARGADOR PAULO DIMAS DE BELLIS MASCARETTI, MINISTRO PAULO DE TARSO SANSEVERINO E O DESEMBARGADOR CARLOS EDUARDO CAUDURO PADIN

APRIMORAMENTO INFINDÁVEL

*22ª edição do Congresso Responsabilidade Civil no
Transporte de Passageiros reúne público recorde*

0

calor humano dos mais de 170 participantes da **22ª edição do Congresso Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros** aqueceu o auditório do Hotel Villa Rossa, em São Roque, São Paulo, nos dias cinco e seis de maio.

Atraídos pelo temário e pelo alto nível dos palestrantes, os congressistas não mediram esforços e vieram de várias partes do País como Alagoas, Ceará, Espírito Santo, Maranhão, Minas Gerais, Pará, Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo e Distrito Federal, entre outros.

O sucesso do evento, promovido anualmente pela **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)**, também decorre da soma de esforços e da parceria

com a Academia Paulista de Magistrados, bem como pelo apoio do Tribunal de Justiça de São Paulo, da Associação Paulista de Magistrados e do Instituto Paulista de Magistrados.

Na abertura do conclave, o **presidente da FETPESP, Gerson Oger Fonseca**, destacou sua satisfação pela presença recorde de participantes dos mais diversos rincões, cujas presenças honraram e valorizaram o evento.

Na ocasião, manifestou sua solidariedade às empresas de transporte de passageiros do Rio de Janeiro, que vêm sofrendo constantes ataques aos ônibus, esperando que o quadro seja mudado a tempo de a frota não ser dizimada. O presidente também expressou seu apoio ao ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) e relator da operação Lava-Jato, Luiz Edson Fachin. “Leve nossa solidariedade e esperança nessa verdadeira cruzada pela moralidade de que nosso País tanto precisa”, enfatizou.

CELERIDADE E HARMONIA

O 22º Congresso foi desenvolvido em forma de painéis, que discutiram temas atuais e presentes no dia a dia do transporte de passageiros. O primeiro, que teve como tema **Ações de responsabilidade civil no transporte de passageiros e a uniformização de jurisprudência no novo CPC**, contou com a participação do **ministro Luiz Edson Fachin** (Supremo Tribunal Federal). Para presidir a mesa foi convidado o desembargador **Claudio Luiz Bueno de Godoy** (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo).

O novo Código de Processo Civil (CPC), sancionado em 16 de março de 2015, trouxe novos artigos e institutos, que visam tornar os processos mais céleres e harmônicos. O CPC estabelece de forma expressa que “os tribunais devem uniformizar sua jurisprudência e mantê-la estável, íntegra e coerente” (art. 926). Ou seja, os tribunais não devem permitir divergências internas sobre questões jurídicas idênticas.

De acordo com o ministro Fachin, a iniciativa visa em um primeiro caminho juntar no mesmo tripé, no caso específico da responsabilidade, segurança jurídica, justiça e celeridade no processo civil. Com relação à segurança jurídica, Fachin explica que ela deve ser vista pelo menos em quatro dimensões: como garantia, proteção, segurança como direito e segurança como instrumento.

“Como diz o professor Canotilho, em sua obra de Direito Constitucional, temos como desafio buscar a estabilidade e a previsibilidade – as decisões não podem ser tomadas e



modificadas arbitrariamente e, nesse sentido, é fundamental observar o estado de direito (liberdade e responsabilidade)”, explicou o ministro.

Para Fachin, um processo civil célere não se faz apenas com a edição de um novo código de processo civil, ainda que seja seguramente bem-vindo para propiciar o debate e a construção de novas soluções. “É preciso, em primeiro lugar, cumprir os prazos e as ordens normativas existentes e, além disso, cada um dos que operam com jurisdição devem fazer sua parte.”

Finalizando, destacou o desafio da busca de uma solução correta, tendo em vista que o mesmo fato pode suscitar mais de uma resposta. “Temos a responsabilidade e o dever de buscar a resposta certa, não nos esquecendo da autonomia e legitimidade do direito.”

JUDICIALIZAÇÃO DAS TARIFAS

Para falar sobre a **Judicialização das tarifas e de outros atos estatais em matéria de transporte terrestre** estiveram presentes o **professor Sérgio Ferraz** (advogado e consultor, ex-professor na PUC-RJ) e o **ministro**

Paulo de Tarso Sanseverino (Superior Tribunal de Justiça). A presidência da mesa ficou a cargo do **ministro Paulo Dias de Moura Ribeiro** (Superior Tribunal de Justiça).

O ministro Paulo de Tarso Sanseverino lembrou que a política pública em relação ao transporte público é a concessão ao setor privado, com ótimos resultados, e mediante o paga-

“É preciso alcançar um ponto de equilíbrio entre os interesses dos usuários, concessionárias e da administração pública, para evitar a judicialização excessiva e um desvirtuamento das políticas públicas relativas ao transporte público de passageiros”



mento de tarifa justa e com o controle do poder público. O Poder Concedente faz, ao mesmo tempo, o controle dessa atividade e dos atos administrativos praticados pelo setor público.

Particularmente, as questões sobre as tarifas também são submetidas ao Poder Judiciário. “Isso tem acontecido com frequência pelos: usuários, representantes dos usuários, ministério público e até mesmo parlamentares, para discutir reajuste de tarifa; e pelas próprias empresas concessionárias, que ingressam com demandas, alegando defasagem nas tarifas e buscando o equilíbrio da equação econômico-financeira”, explica.

De acordo com o palestrante, essas duas questões têm chegado ao Poder Judiciário e ao Superior Tribunal de Justiça, e o problema sentido – e essa é a preocupação desse painel – é o excesso, a judicialização dessas demandas.

A judicialização acontece quando questões relevantes na vida política, econômica e social passam a ser decididas pelo Poder Judiciário, explica. “Isso ocorre em função de maior conscientização do cidadão, facilidade de acesso à justiça e limiar de tolerância mais baixo da população.”

Segundo o ministro, no caso específico do transporte de passageiros, as demandas tratam de revisão dos valores das tarifas, indenizações por déficit tarifário, licitação para renovação da concessão e medidas específicas para o usuário (em especial as pessoas com deficiência).

Entre os efeitos sentidos pelo controle judicial, destacou a suspensão de um ato administrativo, a invalidação de uma tarifa ou concessão, a imposição da obrigação de fazer ou não fazer, a obrigação de pagar as ações de cobrança e a obrigação de reparação dos danos, em caso de déficit tarifário. Como meios de impugnação, citou o mandado de segurança individual ou coletivo, a ação popular, a ação civil pública, a ação de reparação de danos e a ação de cobrança.

Ao término de sua explanação, Sanseverino enfatizou que é preciso alcançar um ponto de equilíbrio entre os interesses dos usuários, das concessionárias e da administração pública, para evitar a judicialização excessiva e um desvirtuamento das políticas públicas de transporte público de passageiros.

DÉFICIT TARIFÁRIO CRÔNICO

Segundo o professor Sérgio Ferraz, há um déficit tarifário crônico e a tarifa zero é uma falácia, uma mentira, tendo em vista que alguém vai ter que pagar essa conta. “Em geral, o peso maior cai sobre aqueles que podem pagar menos. Portanto, trata-se de uma meta absolutamente quimérica, que não deve ser tratada com seriedade por nós.”

Com relação aos rumos que devem pautar a atividade do administrador público em seus atos estatais quando deve fixar a tarifa, o professor afirmou que o Estado tem balizas – normativamente postas – para atuar. “Essas balizas partem do pressuposto de que a tarifa deve remunerar o serviço, satisfazer os custos, possibilitar reinvestimentos para aperfeiçoar e melhorar o serviço e, sobretudo, é imprescindível que haja equação econômico-financeira adequada, tal como a da proposta inicial de aquisição do serviço.”

Para o palestrante, é justamente na hora da fixação da tarifa que surge a temática da judicialização – um imperativo que decorre do dinamismo da vida social. Em face de situação anômala, sem disciplina a respeito, o julgador tem que dar resposta ao litígio. “Essa resposta é balizada pelo princípio que está a imantar todo o nosso sistema jurídico e, em certas matérias, é preciso levar em conta um componente técnico agregado, que deve ser tomado em consideração inevitavelmente pelo juiz.”



EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

O painel **Equilíbrio econômico-financeiro nas licitações e nos contratos de outorga de prestação de serviços públicos de transportes – Matriz de risco e soluções extrajudiciais nas demandas envolvendo contratos de transporte coletivo** contou com a participação do **ministro Luis Felipe Salomão** (Superior Tribunal de Justiça) e do **desembargador Luís Paulo Aliende Ribeiro** (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo). A mesa foi presidida pelo **desembargador Ademir**



de Carvalho Benedito (vice-presidente do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo).

Na opinião do desembargador Luís Paulo Aliende Ribeiro, o direito brasileiro mudou muito nos últimos 30 anos. Isso faz com que a atividade de prestação de serviços – a concessão, em especial, tenha que ser repensada, não só após a execução dos contratos, mas principalmente na fase de abertura de licitação e formação dos contratos.

“Os novos contratos administrativos relativos a concessões, em especial os de longa duração, não podem ter cláusulas ou termos ambíguos; ao contrário, devem ser muito claros, de fácil intelecção”, enfatizou.

De acordo com Aliende, para resolver questões técnicas, de equilíbrio econômico-financeiro, talvez o mais apropriado sejam as agências reguladoras. “Não me parece que o Judiciário seja tão adequado, tendo em vista que somos juízes, temos formação em direito, mas não conhecemos engenharia, economia e administração de empresas.”

Finalizando, ressaltou: “é preciso buscar soluções alternativas, algo que realmente dê fôlego às concessionárias, que devem ser vistas como companheiras da administração no serviço público”.

PREVENÇÃO DE LITÍGIOS

Já o ministro Luis Felipe Salomão destacou que vivemos um momento relevante no direito brasileiro, particularmente no segmento das soluções dos conflitos, em função de mudanças na conciliação, mediação e arbitragem, que são formas eficientes de prevenção e solução de litígio.

“Temos uma nova lei que ampliou a arbitragem; a criação no ano passado do marco da mediação, que regula a fase anterior ao litígio e que pode ser adotada nos contratos de transporte; e um novo Código de Processo Civil, que também confere ênfase à fase de composição, como forma racional de solução de litígios”, explicou.

Segundo o palestrante, em um cenário demarcado por demandas repetidas, de entupimento e de quase colapso da máquina do Judiciário, é preciso pensar em soluções eficientes, que evidentemente passam por prevenção de litígios.

Uma das formas de evitar a judicialização, de acordo com o ministro, seria a atuação mais efetiva das agências reguladoras. “Entretanto, me parece que falta aporte de recursos para elas funcionarem adequadamente, com isenção e independência para uma atuação mais efetiva, de modo que elas cumpram seu verdadeiro papel em um setor altamente regulável.”



TRANSPORTE, DIREITO DO CIDADÃO E DEVER DO ESTADO

Para fechar o evento foi apresentado um painel sobre um tema que traz um alento ao setor: **O transporte como direito social: obrigações do Estado**. Para falar a respeito, mais uma vez esteve presente o **ministro Marco Aurélio Mello** (Supremo Tribunal Federal). A mesa teve como presidente o de-



sembargador **Paulo Dimas de Bellis Mascaretti** (Presidente do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo).

O ministro Marco Aurélio destacou a tradição e a importância dos Congressos promovidos pela FETPESP, tendo em vista que eles propiciam a troca de ideias, aguçando, assim, a sensibilidade dos juízes, visando à solução dos conflitos de interesse. “Além da formação técnica, os julgadores também precisam ter formação humanística, uma vez que as leis são feitas para os homens e não o inverso. O aprimoramento é infundável e o saber é uma obra inacabada”, ressaltou.

Segundo o palestrante, os serviços públicos devem ser prestados diretamente pelo próprio Estado, mas prevê a Constituição Federal que eles também podem ser feitos – e é melhor que o sejam – pelo particular, mediante concessão ou permissão. “É justamente nessa seara que costumam surgir os descompassos, tendo em vista que o Estado costuma cumprimentar o próximo com o chapéu alheio, gerando, assim, os conflitos de interesse.”

De acordo com Marco Aurélio, a concessão se faz mediante um documento, que deve ser elaborado de forma clara, com visão prognóstica, quanto ao que possa

22º CONGRESSO

REUNIU PROFISSIONAIS DE TODO O PAÍS





MAIO AMARELO

MOVIMENTO EM PROLDA VIDA



Empresas de transporte de passageiros aderem ao movimento e promovem inúmeras ações de conscientização

0

Movimento Maio Amarelo, que busca chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito, teve total apoio e participação intensa do setor de transporte coletivo e das empresas operadoras de ônibus no estado de São Paulo.

O grupo de teatro Flexinha de Prata, da **Metra – Sistema Metropolitano de Transportes**, por exemplo, fez apresentações dentro dos ônibus sobre segurança no trânsito. As apresentações tiveram como intenção abordar o assunto de maneira lúdica, simples, divertida, mas educativa. “Queremos contribuir para evitar os acidentes de trânsito”, explica a **diretora da Metra, Maria Beatriz Setti Braga**. Além dos esquetes teatrais, a empresa colocou *banners* com frases de impacto sobre o tema em diversos terminais.



Na **Empresa Reunidas Paulista** as ações tiveram como foco a prevenção. Os motoristas receberam orientações e o laço amarelo, símbolo do Movimento. Além disso, o setor de recursos humanos propôs ações que fomentassem discussões sobre o tema, por meio do envio de mensagens por whatsapp.



Visando envolver todo o seu quadro funcional, a **Empresa Cruz** elaborou diversas ações como reuniões, fixação de faixas e *banners* na garagem e no terminal de ônibus; concurso de frases e de fotografias sobre o tema, além de palestra ministrada por um sargento da Polícia Rodoviária de Araraquara.

Já a **Viação Paraty** desenvolveu atividades buscando atingir não só seus colaboradores, mas também a população da cidade de Araraquara, onde está sediada. A empresa distribuiu folhetos e fitas amarelas, além de divulgar a campanha com cartazes e faixas. No dia 20 de maio promoveu uma *blitz* em um ponto conhecido da cidade, onde foram entregues folhetos e adesivos.

As empresas **Turb Ribeirão Preto**, **Breda Transportes e Serviços (São Bernardo do Campo, Cubatão, Peruíbe e Itanhaém)**, **Glarus**, **QualityBus**, **Viação Piracicabana** (Piracicaba) e a **Empresa Princesa do Norte** (Mogi das Cruzes), pertencentes ao **Grupo Comporte**, desenvolveram várias atividades durante todo o mês de maio.



Dentre elas, destacamos a distribuição de informativos para clientes, as palestras para colaboradores e o treinamento para os líderes dos setores promovidos nas garagens de São Bernardo do Campo e São Paulo pela Breda, Glarus e a QualityBus; o concurso de frases e as *blitzes* de segurança da Breda de Cubatão; os diálogos diários sobre segurança e o concurso sobre a melhor frase de segurança da Breda em Peruíbe e Itanhaém.

Na garagem da Viação Piracicabana (foto abaixo) foi ministrada uma palestra do SEST SENAT visando capacitar os motoristas. Já a Empresa Princesa do Norte promoveu treinamentos para uma melhor condução responsável no trânsito e atendimento qualificado ao idoso e à pessoa deficiente. Na Turb as ações envolveram não só colaboradores, mas também os fornecedores e munícipes.



PARTICIPAÇÃO EFETIVA DO TRANSPORTE COLETIVO

Os ônibus registraram uma participação efetiva na divulgação do movimento. Foram quase 15 mil coletivos circulando com o adesivo amarelo da campanha, além de três edições do Jornal do Ônibus, divulgando o programa. A SPTrans também produziu uma edição especial do Bilhete Único, com a logo do Maio Amarelo.

Os representantes das áreas de recursos humanos e operacionais das empresas de ônibus e os profissionais da SPTrans também participaram de reuniões sobre o conceito do movimento, atividades nas garagens e houve ainda palestras sobre segurança no trânsito, com a presença de mais de 650 trabalhadores. O objetivo foi discutir e refletir sobre os altos índices de mortes e feridos no trânsito.

Bandeirolas de sinalização nas faixas de pedestre em vários pontos da cidade; esquetes teatrais em algumas linhas da cidade e um movimento de conscientização de motoristas de ônibus e de ciclistas, em que houve uma inversão de papéis, fizeram parte das inúmeras ações da SPTrans.

FOCA NO TRÂNSITO

A Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) intensificou suas ações voltadas para a segurança viária. Destaque-se a campanha com o mote *Foca no Trânsito*, além de ações educativas com simulares de segurança viária e o lançamento do filme *Fator Final*, que aborda os pequenos erros cometidos no trânsito e que contribuem para os acidentes. 🚗



OS ALTERNATIVOS ILEGAIS E O TRANSPORTE PÚBLICO

0

transporte regular de passageiros reconhecido como um serviço público de caráter essencial e recentemente incluído como Direito Social, garantido pela Constituição Federal, tem como características básicas a operação pelo Estado ou de forma delegada, com tarifas e obrigações dos operadores controladas pelos poderes concedentes, e como princípios a garantia de conforto, qualidade e pontualidade.

Apesar de sua reconhecida importância como principal fator que garante o inalienável direito de ir e vir da população brasileira, juntamente com os demais elementos que compõem sua grandiosidade representada pelo volume da frota utilizada, pelo número de empregos diretos e indiretos gerados, pelo número de passageiros transportados, pelos impostos gerados e recolhidos, entre outros, o setor é sempre alvo de ações que comprometem seu equilíbrio econômico-financeiro e prejudicam o desempenho.

O excessivo número de gratuidades sem a definição da imprescindível fonte de custeio; a falta de priorização do serviço coletivo no deslocamento viário; a infraestrutura inadequada; a insegurança jurídica; a defasagem tarifária e, principalmente, a atuação indiscriminada e incontrolável do transporte clandestino, que promove concorrência desleal e ruínea com o serviço regular são alguns dos problemas enfrentados pelo transporte público.

Enquanto o transporte regular promove a segurança do usuário por meio de atos que garantem a responsabilidade objetiva do transportador e promovem a segurança, qualidade e pontualidade do serviço com a utilização de funcionários treinados, registrados e responsáveis, com seus veículos submetidos a vistorias constantes, recolhimento de cerca de 40% da receita com impostos e investimento na preparação de sua mão de obra, os ilegais trabalham ao arpejo dessa legislação, uma vez que se trata de serviço não autorizado pelos poderes concedentes.

TRANSPORTE PÚBLICO É A SOLUÇÃO!


O maior prejudicado pela ação do transporte clandestino, em primeiro lugar, é o próprio usuário, que não tem consciência do risco a que está submetido ao escolher esse tipo de transporte ilegal e, em segundo lugar, o sistema de transporte público regular, que vê escoar parte significativa de sua remuneração (cerca de 20% a 25% da receita das empresas) pelo “ralo” dos ilegais, com profundos reflexos no seu desempenho operacional.

Esse tipo de ilegalidade se espalha pelo País; a título de esclarecimento, uma matéria publicada na imprensa escrita de Minas Gerais dá conta de que no ano de 2016 o Governo daquele estado estima um prejuízo aos cofres públicos da ordem de R\$ 53 milhões de reais pela ação do transporte clandestino e, nos últimos cinco anos, esse valor atingiu os R\$ 93 milhões.

Essa magnitude gerou a necessidade de preparar e implantar uma ação de repressão denominada Operação Ponto Final, que teve atuação conjunta do Ministério Público, da Polícia Militar, da Secretaria da Fazenda e do DER/MG, resultando na apreensão de 70 ônibus que faziam transporte irregular.

Em São Paulo, durante os feriados do carnaval/2017, a ARTESP divulgou folheto aos usuários alertando sobre os riscos da utilização do transporte clandestino e recomendando o uso do transporte regular, com todas as garantias que ele proporciona.

Dessa forma, as duas principais formas de combate ao ilegal é a conscientização do usuário sobre os riscos de utilizá-lo e uma fiscalização rigorosa e constante para coibir sua ação.

Assim, o público usuário, ao ter consciência dessa realidade e priorizar a utilização do transporte regular, vai colaborar para a diminuição do número de veículos em circulação, com consequente redução dos congestionamentos, dos acidentes de trânsito e das emissões de poluentes, contribuindo para a melhoria da própria qualidade de vida. 



DESTAQUE

COLABORADORES
PARTICIPANTES DO
MEDIDA METRA

METRA COMEMORA 20 ANOS E PROMOVE AÇÃO PARA CLIENTES

Iniciativa teve como objetivo prestigiar admiradores da empresa

A

Metra – Sistema Metropolitano de Transportes completou 20 anos de atividades no mês de maio e resolveu comemorar de forma diferente: junto com seus clientes e fãs. Para isso, promoveu uma campanha nos perfis da empresa na internet para premiar alguns dos inúmeros inscritos.

A ação, realizada no dia 27 de maio, foi batizada de “Garagem Aberta – Metra 20 anos” e contemplou os sorteados com um passeio no ônibus elétrico DualBus – desenvolvido pela Eletra, com tecnologia única no mercado e que ainda não entrou em operação comercial – e participação na segunda edição da Caminhada da Mobilidade Elétrica, que aconteceu no mesmo dia em São Paulo.

A Metra, operadora do Corredor ABD, em São Paulo, é responsável por um dos mais avançados serviços de transporte de passageiros e reconhecida mundialmente, pelo padrão de qualidade, investimentos em sustentabilidade e nas mais avançadas tecnologias.

A empresa conta com aproximadamente 260 veículos, entre ônibus a diesel, híbridos, elétricos com bateria e os trólebus e um quadro de cerca de 1.700 funcionários. Os números são grandiosos: diariamente, mais de 300 mil passageiros utilizam o Corredor.

Para atender às necessidades dos clientes e passageiros, a concessionária investe continuamente em melhorias operacionais, frota, gestão, formação profissional e ainda em preservação ambiental.

COLABORADORES EM FORMA

Os colaboradores também recebem especial atenção por parte da empresa, que incentiva, de maneira interativa e descontraída, hábitos saudáveis e exercícios físicos, por meio do projeto “Medida Metra”.

O programa, em sua quarta edição, é comandado pelo setor de Qualidade de Vida da empresa e tem a duração de dois a três meses. Os participantes contam com o suporte de uma equipe multifuncional com nutricionista, fisioterapeuta, psicóloga, educadores físicos e uma academia completa. Em contrapartida, devem se pesar semanalmente e participar dos eventos e atividades físicas oferecidas pelo programa.

A iniciativa, segundo a **diretora da Metra, Maria Beatriz Setti Braga**, “é contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos funcionários, bem como estimular uma rotina mais saudável com boa alimentação e atividades físicas regulares”.

Essa quarta edição, que teve início em março, contou com 42 participantes. Para a fase final classificaram-se 33 colaboradores que, após dois meses, alcançaram a redução total de 75kg, 144,5cm de medida na cintura, 187cm, de abdome, 113,5cm de quadril. 🚩

Metra 20 anos



FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES CRIA COMITÊ DE GESTÃO JURÍDICA

Iniciativa visa auxiliar os sindicatos filiados, empresários e advogados do setor na tomada de decisões

C

onforme anunciado no último dia seis de maio pelo **presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), Gerson Oger Fonseca**, no painel de encerramento dos debates do XXII Congresso de Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros foi realizada, no dia 16 de fevereiro, a primeira reunião do corpo jurídico da Federação.

Essa reunião inaugural teve como motivo a crescente preocupação com o agravamento do cenário nacional e com a insegurança generalizada que tomou conta dos assuntos legislativos e jurídicos ligados direta ou indiretamente ao setor. Participaram dessa reunião advogados que representam as entidades sindicais que compõem a base territorial da FETPESP, que de pronto atenderam ao convite, compareceram ao encontro e apoiaram a ideia.

Nesse primeiro encontro, ficou definido que esse grupo de advogados denominado Comitê de Gestão Jurídica (CGJ) será formado por um representante titular e um suplente de cada Sindicato filiado à FETPESP.

MONITORAMENTO PERMANENTE

O trabalho do CGJ terá como foco o monitoramento permanente e a gestão de indicadores de desempenho de assuntos de interesse do setor relacionados com os Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, nos três níveis de governo (municipal, estadual e federal), que ajudarão os Sindicatos filiados, os empresários do setor e os advogados internos das empresas na tomada de suas decisões.

A missão do CGJ será, por consequência da delimitação do foco de trabalho, acompanhar as alterações do ordenamento jurídico, identificando pontos de interesse para o setor de transporte coletivo de passageiros por ônibus.

Já a visão do Comitê é ser a referência jurídica do setor, e os valores que nortearão seus trabalhos são: conduta ética e íntegra; comunicação clara e assertiva; excelência com simplicidade; comprometimento; superação de resultados; inovação; melhoria contínua; e valorização constante do advogado interno e do setor.

Para cumprir sua missão, visão e seus valores e, assim, atingir os dois objetivos almejados, o CGJ contará com a força de trabalho dos seus membros, parceiros internos e externos e do uso da tecnologia.

Com relação ao **monitoramento permanente**, o CGJ está aperfeiçoando as fontes e os controles internos de informação, bem como estudando novas ferramentas externas para a realização do acompanhamento constante dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário.

Além disso, está sendo estudada a criação de um informativo, do tipo *newsletter*, com as novidades jurídicas do setor. A ideia desse novo canal de informação é que o leitor não só saiba o que está acontecendo com sua empresa ou região de atuação, como acontece hoje, mas também possa acompanhar o que acontece em nível estadual, base de influência e atuação da FETPESP. Essa iniciativa visa reforçar a troca de experiências profissionais entre os colegas advogados e empresários, mantendo-se todos permanentemente atualizados.

GRUPOS DE TRABALHO TEMÁTICOS

O CGJ criou seis grupos de trabalho temáticos: direito trabalhista e previdenciário; responsabilidade civil e Código de Defesa do Consumidor; direito administrativo; direito tributário e societário; direito ambiental e, por fim, gestão jurídica. O objetivo é promover palestras bimestrais sobre assuntos de interesse do setor.


Foi criado ainda um grupo no aplicativo *whatsapp* para facilitar a comunicação e interação de seus membros, que poderão

trocar informações e experiências em tempo real, bem como o *email* institucional **cgj@fetpesp.org.br**, com o intuito de facilitar o relacionamento interno e externo do grupo.


Quanto à gestão de **indicadores de desempenho**, o CGJ realizará pesquisas de opinião com o intuito não só de identificar a realidade jurídica do setor no estado de São Paulo, hoje desconhecida, como também de poder compará-la em nível nacional com os dados disponibilizados em relatório denominado Justiça em Números, elaborado anualmente pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ).

Os membros do CGJ estão estudando algumas ferramentas de pesquisa disponíveis na rede mundial de computadores em que os questionários poderão ser respondidos sem que haja qualquer identificação do respondente, mantendo, assim, seu completo anonimato.

As reuniões ordinárias do CGJ têm sido realizadas mensalmente na sede da FETPESP, sempre na última quinta-feira de cada mês. Em caso de necessidade, reuniões extraordinárias podem ser convocadas a qualquer momento. Do dia 16 de fevereiro até o fechamento desta edição, já houve quatro reuniões.

O CGJ prestará contas de seu trabalho para a Diretoria e Conselho da FETPESP semestralmente. Aguardem as próximas novidades! 

SINDICATOS COM ASSENTO PERMANENTE NA CGJ

- Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPURBANUSS);
- Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo do ABC (SETC/ABC);
- Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Ribeirão Preto e Região (S.TRANSPASS-URB);
- Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP);
- Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros da Região Metropolitana de São Paulo SETMETRO;
- Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Passageiros do Interior do Estado de São Paulo (INTERURBANO);
- Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros da Região Metropolitana da Baixada Santista (SINDSAN);
- Sindicato das Empresas de Transporte Metropolitano e Urbano de Passageiros da Região Metropolitana de Campinas (SETCAMP) e
- Sindicato das Empresas de Transporte Urbano e Metropolitano de Passageiros de Guarulhos e Arujá (GUARUSET). 

VIAJANDO NA LEITURA

Guarupass distribui sete mil livros em terminal de ônibus



O ESCRITOR LAÉ DE SOUZA DISTRIBUI LIVROS NA EXPECTATIVA DE CONTRIBUIR PARA A CRIAÇÃO DO HÁBITO DA LEITURA

0

s usuários do Terminal Urbano São João, em Guarulhos, tiveram no dia 18 de abril uma grata surpresa. Para comemorar o Dia Nacional do Livro Infantil e incentivar o hábito da leitura, a **Associação das Concessionárias de Transporte Urbano de Passageiros de Guarulhos e Região (Guarupass)**, em parceria com o **Grupo Projetos de Leitura**, distribuíram no local sete mil livros infantis. Na ocasião, o **autor das publicações e coordenador do projeto, Laé de Souza**, esteve no local e conversou com os leitores.

A ação faz parte do projeto Viajando na Leitura, que tem o intuito de promover a circulação dos livros doados. Por isso, em todas as obras, há um adesivo na capa com a frase “Leia-me e me esqueça por aí”. Na primeira página, há mais informações e um pedido para que, após a leitura, o exemplar seja deixado em outro local do sistema de transporte para dar continuidade ao projeto.

“A ideia é que os usuários leiam durante as viagens, levem a publicação para ler com os filhos, e depois deixem em um ônibus ou em algum terminal. Dessa forma, outras pessoas terão oportunidade de leitura”, explica o **diretor-executivo da Guarupass, Marcio Roberto Pacheco**.

Os livros são ilustrados e contam histórias que estimulam a criatividade de crianças e adultos. A expectativa de Laé é contribuir para que pais e filhos descubram o prazer da leitura.

O Grupo Projetos de Leitura foi criado em 1998 e atua em todo o território nacional desenvolvendo projetos sem fins lucrativos, com o objetivo de vencer um dos maiores desafios encontrados pelos professores e amantes da literatura: criar o hábito da leitura. 📖

8ª MOSTRA DE TEATRO AMADOR SEST SENAT



A

Unidade SEST SENAT Vila Jaguara promove até o dia 17 de julho a **8ª Mostra de Teatro Amador**. Os espetáculos, sob a direção do instrutor cultural Paulo Moraes, são o resultado dos trabalhos desenvolvidos nas oficinas de teatro oferecidas pela Unidade para os trabalhadores do setor de transporte e seus dependentes.

PROGRAMAÇÃO:

- 📅 DIAS 1, 8 e 15 DE JULHO
- 🕒 17 horas - Hey Anos 80
- 🕒 20 horas - Preta, a cor mais envolvente

O SEST SENAT Vila Jaguara fica na Avenida Candido Portinari, 1.100, Vila Jaguara. **Entrada e estacionamento gratuitos.** 📖

REUNIDAS INAUGURA VIP LOUNGE

Araçatuba e Paraty ganham novos espaços destinados ao conforto e bem-estar dos clientes



AGÊNCIA DE VENDAS DE PASSAGENS EM ARAÇATUBA FOI REFORMADA E AMPLIADA

A

Empresa Reunidas Paulista reinaugurou no dia 28 de março sua agência de vendas de passagens localizada no Terminal Rodoviário de Araçatuba. O local foi reformado, ampliado, redecorado e adaptado às necessidades dos usuários, que agora contam com ar-condicionado, televisores com programação diferenciada e Wi-Fi. De acordo com a **diretora da empresa, Marcela Constantino**, as mudanças nas instalações, que deixaram o ambiente mais moderno e agradável, foram feitas para proporcionar mais conforto e bem-estar aos clientes.

Já no dia 25 de abril inaugurou-se no Terminal Rodoviário de Paraty, no Rio de Janeiro, o *Vip Lounge* - mais um espaço criado para o conforto e segurança dos clientes Reunidas, antes mesmo do embarque. A sala, exclusiva para clientes da empresa que já possuem o bilhete de embarque, é climatizada e conta com som ambiente, poltronas confortáveis e acesso gratuito à rede Wi-Fi. Em breve também será inaugurada a VIP Lounge Araçatuba, fora do terminal rodoviário, que proporcionará maior praticidade para quem se utiliza dos ônibus da companhia. 🚐

PRINCESA DOS CAMPOS LEVA MULTIDÃO ÀS RUAS

A 2ª edição da corrida e caminhada da empresa reuniu em Ponta Grossa mais de 1,5 mil atletas



ALEXANDRE GULIN E FLORISVALDO HUDINIK, RESPECTIVAMENTE DIRETOR COMERCIAL E PRESIDENTE DA PRINCESA DOS CAMPOS, PRESTIGIAM O EVENTO

N

em mesmo a chuva forte assustou os mais de 1,5 mil atletas que participaram da 2ª edição da Corrida e Caminhada da empresa Expresso Princesa dos Campos, realizada no dia 21 de maio em Ponta Grossa, no Paraná. O evento, a exemplo do ano anterior, contou com a participação de colaboradores da empresa e da comunidade.

Para o **presidente da Princesa dos Campos, Florisvaldo Hudinik**, a grande adesão mostra que a comunidade está cada vez mais envolvida com o evento e, acima de tudo, preocupada com ações que visem à melhoria na qualidade de vida. “Apesar da chuva, o número de participantes foi maior do que na primeira edição, o que nos dá ânimo para continuar com este projeto e contribuindo com ações em prol da melhoria da qualidade de vida e do convívio familiar”, enfatizou. 🚐

AUTOPASS VENCE PRÊMIO UITP

Campanha feita para o Cartão BOM ganha na categoria Comunicação

A

AUTOPASS, empresa de tecnologia para meios de pagamento e soluções para a melhoria da mobilidade urbana, ganhou o Prêmio *International Association of Public Transport (UITP)*, durante o *Global Public Transport Summit*, realizado em Montreal, no Canadá, entre os dias 15 a 17 de maio.

A empresa, que foi a vencedora do Programa Melhores Práticas de Promoção e Comunicação de Mobilidade Urbana UITP América Latina, na categoria Comunicação, concorreu com 46 projetos de cinco países. A Autopass ganhou com a campanha feita para o Cartão BOM intitulada “Mais de 6 milhões de cartões. E milhares de histórias”, em comemoração à marca de 6 milhões de bilhetes emitidos.

A campanha, lançada pela AUTOPASS - gestora do Cartão BOM, abriu espaço nos meios digitais para que os clientes contassem as histórias de mobilidade vividas com a utilização do Cartão. 🚩



JURANDIR FERNANDES, PRESIDENTE DA UITP LATIN AMERICA, E ELEONORA PAZOS, HEAD OF THE LATIN AMERICA DIVISION, ENTREGAM O PRÊMIO A RUBENS GIL FILHO, CEO DA AUTOPASS, E ROBERTO SGANZERLA, ASSESSOR DE COMUNICAÇÃO E MARKETING DA AUTOPASS

EXPERIÊNCIAS COMPARTILHADAS

Profissionais da Viação Santa Cruz proferem palestra sobre Gestão de Riscos

I niciativas de sucesso merecem ser compartilhadas. Partindo desse princípio, foi proferida no dia 25 de maio, no auditório da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), uma palestra sobre o Sistema de Gestão de Riscos para Motoristas implantado – com bons resultados – na **Viação Santa Cruz**.

A palestra teve como objetivo apresentar o Sistema e as ferramentas de trabalho utilizadas (eneagrama e *coaching*), que propiciam o autoconhecimento de seus motoristas e permitem gerenciar e amenizar as variáveis que contribuem para os acidentes e ambientes de trabalho improdutivo.

O eneagrama, segundo o **psicólogo e consultor no projeto de avaliação de riscos da empresa, Luiz Carlos Garcia**, é uma ferramenta de autoconhecimento que permite a cada profissional se conhecer de forma mais profunda e passar a agir com mais clareza, assertividade e foco.

Já o processo de *coaching* integrativo, explica a **psicóloga e coach da Santa Cruz, Thais Taricani**, olha o indivíduo como um ser integrado, considerando todas as funções (razão, emoção, intuição e sensação), e suas necessidades fisiológicas, segurança, relacionamento, estima e realização pessoal. 🚩



LUIZ CARLOS GARCIA E THAÍS TARICANI, RESPONSÁVEIS PELA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO DE RISCOS NA VIAÇÃO SANTA CRUZ



FIQUE POR DENTRO

AUDIÊNCIA PÚBLICA MARCA RETOMADA DA LICITAÇÃO PARA O TRANSPORTE MUNICIPAL DA CIDADE DE SÃO PAULO

A

Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte de São Paulo (SMT) retomou no dia 1º de junho, com uma audiência pública, o processo de licitação para a concessão do maior sistema de transporte público de passageiros por ônibus do mundo - o da cidade de São Paulo.

De acordo com as diretrizes apresentadas na ocasião, a licitação deve contemplar a reorganização dos serviços atuais com base na infraestrutura já instalada; o aumento da oferta de lugares nos bairros e a eficiência operacional nos corredores; a adequação da frota/tecnologia veicular aos serviços; maior conforto e garantia de acessibilidade aos usuários; o aperfeiçoamento da comunicação e do atendimento aos usuários bem como a redução da sobreposição dos serviços.

Segundo apresentação realizada pelo **secretário municipal de Mobilidade e Transportes de São Paulo, Sergio Avelleda**, na abertura da audiência, a proposta da prefeitura será dividir a cidade em 21 centralidades, agrupadas em oito áreas operacionais e organizadas em três grupos: Distribuição (linhas dentro de cada centralidade), Articulação regional (linhas que se conectam ao sistema estrutural de ônibus ou a terminais de trens ou metrô) e Estrutural (linhas que atendem a várias centralidades e servem à região central da capital).

Os novos ônibus deverão ter capacidade variável de 41 a 194 lugares, entre sentados e em pé, e serem equipados com ar-condicionado, Wi-Fi, entrada para carregador de celular e botão de pânico para situações de emergência. A


licitação também vai determinar metas gradativas da redução de emissão de poluentes, CO₂, MP, e NO_x, durante o período de concessão, mas não obrigará o empresário a escolher que tipo de ônibus não poluente deverá comprar.

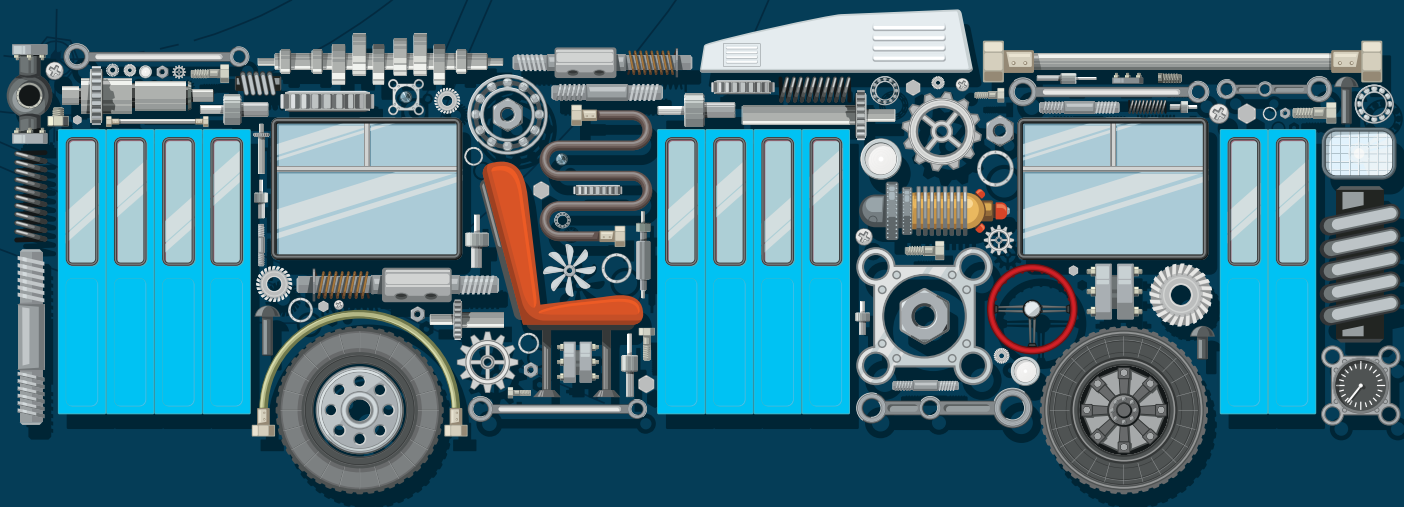
Sobre o Serviço de Atendimento Especial (ATENDE), destinado a pessoas com deficiência física com alto grau de severidade e dependência, o secretário disse que será organizado com base no grupo local de distribuição e a remuneração dos serviços continuará a ser feita por meio de verbas orçamentárias e organização específica.

REMUNERAÇÃO DOS OPERADORES

Quanto à remuneração dos operadores, a proposta é que seja baseada em custos e ponderada pela qualidade do serviço oferecido. Os custos devem levar em conta o salário e encargos sociais de motoristas e cobradores, o combustível, lubrificantes e rodagem; manutenção dos veículos; administração, fiscalização, depreciação dos investimentos e lucro.

Em contrapartida, serão ponderados fatores como: demanda realizada; indicadores de acidentes (com e sem vítimas); disponibilidade de frota; cumprimento de viagens e satisfação do usuário, verificada por meio de pesquisas e aplicativos de celulares.

A minuta de edital deve ser lançada ainda no mês de junho e ficará disponível para consulta e sugestões por mais 30 dias, a partir da publicação. Somente depois desse prazo é que o edital começará a ser elaborado. 



ÁREAS INTEGRADAS: A NECESSIDADE DA EVOLUÇÃO DA ÁREA DE SUPRIMENTOS

Grupo NSO adota a padronização dos procedimentos e agiliza os processos

D

desde 2015, o Grupo NSO, formado pela Auto Viação Urubupungá, Viação Santa Brígida, Urubupungá Transportes e Turismo e Viação Caieiras, tem trabalhado para a sinergia das áreas contábil, financeira, suprimentos e manutenção.

O primeiro passo nesse sentido foi unificar as bases das empresas, em especial os cadastros, visando padronizar e agilizar os processos, de modo que se obtenham informações precisas para a tomada de decisão.

“Em determinado momento do projeto foi necessário reavaliar os processos da área de suprimentos, em especial o almoxarifado, e percebemos as dificuldades das equipes para se adaptarem a novos conceitos”, conta o gerente corporativo de Manutenção, Renato Barros.

Em busca de metodologias de capacitação, o Grupo NSO solicitou o suporte da **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)**, que incluiu a solicitação no **Projeto Vínculos**, desenvolvido e mantido pela entidade com o objetivo de atender às necessidades específicas de treinamento e capacitação das empresas associadas, nas próprias instalações, proporcionando, assim, melhorias aos processos.

Com o apoio da FETPESP criou-se, para a liderança de almoxarifados de todo o Grupo, um treinamento sobre gestão de estoques com foco na realidade das empresas.

MELHORIAS OBTIDAS

De acordo com o **gerente corporativo de Suprimentos, Roberto Tonetti**, a realização do treinamento e a adoção da técnica de Planos de Ação permitiram às lideranças implantarem várias melhorias. Dentre elas, o gerente destaca as seguintes:

- ✓ Redução do tempo do processo de compras pela metade, por meio da implantação do Portal de Compras;
- ✓ Redução do tempo do processo de solicitação de ressurgimento;
- ✓ Controle total sobre o estoque de pneus, por meio de inventário de todos os pneus da frota e inventário mensal das borracharias;
- ✓ Redução gradativa do estoque de peças, devido à menor quantidade de compras e da facilidade de visualização do estoque de itens não movimentados das demais empresas.

PADRONIZAÇÃO DOS PROCESSOS

Outra necessidade percebida pelos gerentes das áreas foi o mapeamento e a padronização dos processos das áreas de suprimentos e de manutenção.

Visando motivar os profissionais para a obtenção do resultado desejado, houve uma sensibilização com ênfase no trabalho em equipe. “Após essa dinâmica ficaram claras as diferenças, as vantagens e os ganhos de qualidade, quando se adota a uniformização”, diz Renato.

A padronização dos processos teve como objetivos:

- ✓ Possibilitar o treinamento de novos profissionais em um espaço de tempo mais curto, permitindo que um maior número de técnicos seja capaz de executar tarefas relativamente complexas e que antes eram feitas somente por técnicos mais experientes;


- ✓ Contribuir de forma mais eficaz para aumentar a confiabilidade das ações corretivas e preventivas da manutenção, reduzindo as paradas por falhas recorrentes e a probabilidade de ocorrência das falhas induzidas pela execução de ações de manutenção preventiva;
- ✓ Facilitar o domínio tecnológico sobre a manutenção dos veículos, de modo que esse conhecimento não se perca ao longo do tempo, em função da rotatividade dos profissionais;
- ✓ Facilitar o desenvolvimento da polivalência;
- ✓ Contribuir para a melhoria do planejamento da manutenção, reduzindo o tempo de execução das atividades e a indisponibilidade dos veículos;
- ✓ Centralizar o setor de compras para reduzir o tempo de aquisição, obter melhores negociações e eliminar retrabalhos;
- ✓ Adequar o saldo em estoque conforme demanda das oficinas de manutenção.

Segundo o gerente de Manutenção, para que esses resultados sejam plenamente alcançados, os padrões devem conter o conhecimento e a experiência da equipe, ou seja, devem ser elaborados com a participação de quem executa e estejam disponíveis para consulta por todos os participantes. “Seguindo essa metodologia, já padronizamos quatro processos, dos quais dois da área de Suprimentos e dois da Manutenção.”

Renato, entretanto, acrescenta que, para obter um alto nível nos serviços de manutenção, é necessário um setor de suprimentos no mesmo patamar. “Por isso, foram implantadas diversas melhorias, inclusive no Enterprise Resource Planning (ERP) ou Planejamento dos Recursos da Empresa utilizado na área de suprimentos, e o setor ganhou destaque nas reuniões e no planejamento estratégico da empresa.”

METAS

Dentre as metas a serem alcançadas pelo Grupo, destaca-se a redução do saldo em estoque – busca incansável das equipes, que têm utilizado a metodologia do ressurgimento no conceito Dias de Estocagem.

O Grupo NSO possui sete pontos de estocagem de materiais destinados a atender a sua frota, composta de mais de 2.000 veículos multimarcas. Para isso, conta com cerca de 6.000 itens de materiais rotativos. 



CRISE DO SETOR DE TRANSPORTE URBANO

Seminário promovido pelo jornal Valor Econômico, em parceria com a NTU, discute problemas e soluções do segmento

0

seminário Transporte público urbano: desafios e oportunidades, promovido pelo **jornal Valor Econômico**, em parceria com a **Associação Nacional de Transporte Urbano (NTU)**, no dia 1º de junho, em Brasília, discutiu a crise do setor de transporte urbano e suas prováveis soluções. O evento reuniu empresários, gestores públicos, parlamentares e especialistas no assunto. Na ocasião, foi divulgado um levantamento realizado pelo Instituto FSB Pesquisa com um diagnóstico do setor.

Na abertura do encontro, o **presidente da NTU, Otávio Cunha**, destacou que essa é uma crise sem precedentes. “Fizemos um raio-X das empresas de transporte público do País e detectamos que 68% das entrevistadas têm algum tipo de dívida, a maioria de origem tributária ou previdenciária”, informou.

Segundo o **secretário nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, José Roberto Generoso**, o governo está buscando impulsionar o setor, por meio de projetos de infraestrutura que são financiados pelo Mi-

nistério das Cidades. Entretanto, a solução não vem em quinze dias ou em seis meses. “Estamos trabalhando para ter uma carteira de projetos bem elaborados, equilibrados e que possam ser aprovados e permitam que as cidades recebam os recursos que temos para repassar a elas. Para este ano são R\$ 10 bilhões de reais”, anunciou.

ENDIVIDAMENTO DAS EMPRESAS

A discussão inicial do Seminário teve como base o resultado de uma pesquisa contratada pela NTU, segundo a qual quase 30% das empresas de ônibus urbano possuem dívida superior a 40% do faturamento anual. Segundo o **diretor do Instituto Pesquisa FSB, Marcelo Tokarski**, a amostra ouviu os principais gestores de empresas associadas à NTU e constatou que o endividamento médio do setor é de 33% do faturamento anual.

A pesquisa mostrou ainda que 67,6% das empresas possuem algum tipo de dívida e 36,9% possuem dívidas tributárias com a União. Três de cada dez possuem dívidas

com a Previdência Social e 28,4% estão em algum programa de recuperação fiscal federal (Refis). Entre as empresas entrevistadas, 31,5% têm planos de aderir ao novo Refis.



De acordo com o **presidente da NTU, Otávio Cunha**, a crise já vem se desenhando no setor há muito tempo, tendo em vista que somente no período de 2013/2016 houve uma perda de 18,1% de demanda de passageiros. “O declínio da produtividade e o peso das gratuidades também contribuíram para essa situação crítica”, destaca.

A crise é muito pior do que mostrou a Pesquisa, avaliou o **empresário de transporte urbano Edmundo de Carvalho Pinheiro**. “Se observarmos com atenção dados econômicos, como a perda de demanda, a perda de participação de mercado do transporte coletivo, a redução da geração de caixa e a queda em aquisição de frota, podemos verificar que o setor está sofrendo um grande estrangulamento”, avaliou.

Para traçar a situação econômico-financeira do setor, o Instituto FSB Pesquisa realizou 225 entrevistas, por telefone, com os principais gestores de empresas de transporte público por ônibus associadas à NTU, em 115 municípios, no período de 23 de março a 12 de maio deste ano, em amostra representativa das empresas de transporte público associadas à NTU.

NOVAS FORMAS DE FINANCIAMENTO

Soluções para mudar o cenário de crise, incerteza e preocupação do setor de transporte público urbano

foram destaques na palestra do **diretor administrativo e institucional da NTU, Marcos Bicalho**, que falou sobre tarifas, financiamento e sustentabilidade do setor.


A discussão teve sugestões para o setor receber recursos de fontes externas como forma de custear os serviços. Entre elas, está a criação de uma Cide Municipal, projeto que já tramita no Congresso e propõe a taxação de um percentual sobre gasolina, etanol e gás natural veicular, a ser pago pelos proprietários do transporte individual, em prol do usuário do sistema de transporte público urbano.

Para o diretor da NTU, outra questão crucial para o setor é definir fontes de recursos para as gratuidades, que são embutidas nas tarifas do passageiro pagante. “Não discutimos a necessidade das gratuidades, que são legitimadas pela sociedade, mas poderiam ser custeadas por recursos da Educação, no caso do passe estudantil, e do Fundo Nacional do Idoso, no caso do passe livre para idosos”, esclareceu.

O **vice-presidente da Caixa Econômica Federal, Carlos Derziê de Sant’Anna**, afirmou que a instituição financeira está pronta para abrir linhas de crédito ao setor. “Agora, vamos começar, na verdade, toda linha de financiamento no que diz respeito aos programas Pró-Transporte e Refrota 17 (específico para renovação de frota de ônibus)”, anunciou.

CAPACITAÇÃO E TRANSPARÊNCIA EM PROJETOS

Para **Inês Coimbra, procuradora do estado de São Paulo e vice-presidente do Instituto Brasileiro de Estudos Jurídicos da Infraestrutura (IBEJI)**, os contratos de concessão são o ponto nevrálgico de uma gestão. “Dois pontos são os principais responsáveis pelos entraves da infraestrutura: o desconhecimento de parte da população sobre o modo como são realizados os contratos para uma concessão de serviços coletivos, e a falta de capacitação do poder público para a construção e desenvolvimento das concessões”, explicou.

Segundo Inês, a capacitação dos gestores seria um bom começo para as soluções necessárias ao setor de infraestrutura, tendo em vista uma crise grave e profunda na gestão de pessoas na administração pública, que não é discutida e que culmina com um corpo técnico muito enfraquecido. 



TERMINAL RODOVIÁRIO DE CAMPINAS RECEBE CERCA DE 40 MIL PESSOAS POR DIA

TERMINAIS RODOVIÁRIOS E OS DESAFIOS DA ADMINISTRAÇÃO

Planejamento e infraestrutura nos terminais rodoviários do estado de São Paulo

N

os últimos anos, em consonância com a demanda de passageiros que passaram a exigir mais conforto e facilidade de deslocamento na hora de viajar, a modernização dos terminais rodoviários já existentes e a construção de novos empreendimentos entraram no radar de prioridades infraestruturais.

Para atestar que as medidas foram benéficas, de acordo com estudo divulgado pelo Ministério do Turismo em fevereiro deste ano, o meio de transporte que apresentou o maior aumento percentual de escolhas, partindo de 11,9% para 18,7%, foi o ônibus rodoviário.


Em 2016, cerca de 50 milhões de usuários embarcaram ou desembarcaram pelos terminais rodoviários do estado de São Paulo administrados pela Socicam Terminais de Passageiros, principal empresa do setor de gestão integrada e apoio ao transporte. A administradora tem como principais pilares: planejamento, operação, administração, segurança e qualidade.

Para a construção dos empreendimentos, realiza estudos de viabilidade que garantem o fácil acesso a esses locais, por meio de interligações com o transporte público urbano, a fluidez do trânsito em trecho urbano e a agilidade de todas as etapas necessárias. Todo o projeto é elaborado visando à total segurança dos passageiros.

Já no cenário operacional e administrativo, todos os embarques e desembarques devem acontecer de acordo com

as regras estabelecidas. Sendo assim, há treinamentos regulares de funcionários, principalmente para auxiliar os usuários que requerem atendimento diferenciado, como deficientes físicos, idosos e gestantes e pessoas com mobilidade reduzida. Também são oferecidos cursos de capacitação para o manuseio de equipamentos que auxiliam no atendimento médico de urgência, como as ambulâncias e os desfibriladores.

Para o diretor-geral da Socicam Terminais de Passageiros, Altair Moreira, a segurança, com certeza, é um dos principais pilares no que diz respeito à gestão de um terminal de passageiro. “Para se ter uma ideia, só pelos terminais urbanos de São Paulo, por dia, transita 1,4 milhão de passageiros, e pelo Terminal Rodoviário de Campinas, cerca de 40 mil pessoas. Nos terminais rodoviários Tietê, Barra Funda e Jabaquara, quase 145 mil usuários por dia. Em uma equação simples, estamos falando de milhares de vidas e é nossa responsabilidade preservá-las enquanto utilizam nossos serviços.”

Para isso, os espaços contam com modernos sistemas de Circuito Fechado de TV (CFTV), que são monitorados 24 horas por dia. Muitos terminais já disponibilizam conexão wi-fi gratuita, pontos de energia para recarga emergencial de aparelhos eletrônicos e uma gama de estabelecimentos comerciais que atendem às necessidades de cada passageiro. 

BRASÍLIA TESTA TECNOLOGIA DE BIOMETRIA FACIAL NO TRANSPORTE COLETIVO




O sistema de transporte público de Brasília está realizando testes com tecnologia de biometria facial voltada para a validação de gratuidades e estudantes. O sistema, desenvolvido pela Transdata Smart, permite verificar se o passageiro que está utilizando um cartão com direito a algum benefício é a pessoa previamente cadastrada em um cartão com código de identificação específico, no qual constam nome, idade e dados biométricos faciais.

Em pouco mais de duas semanas o sistema detectou o uso indevido de cartões que, segundo a secretaria de mobilidade, serão bloqueados.

Dentre as mais de 30 cidades que adotaram essa tecnologia, destaca-se Curitiba (PR), que há dois anos implementou essa solução com resultados expressivos. Nesse período, já foram armazenadas mais de 25 milhões de fotos e bloqueados mais de 1.300 cartões por suspeita de fraude. Diariamente são conferidas em torno de 16 mil fotos.

“A aplicação da biometria facial no transporte público resulta em benefícios diretos ao usuário e ao sistema, com a redução das fraudes e também dos impactos negativos nas tarifas”, destaca o **diretor comercial da Transdata, Devanir Magrini**.


Segundo o diretor, a empresa também oferece pacotes completos de soluções para a melhoria da operação, com excelentes resultados no setor de transportes de passageiros, como a biometria facial integrada à bilhetagem eletrônica. 



ONIBUS +, ACOMPANHAMENTO EM TEMPO REAL

N o corre-corre diário nada melhor e mais prático do que acompanhar em tempo real, por meio de um aplicativo (app), horários, linhas e percurso dos ônibus a serem utilizados. Pensando nessa praticidade a Transdata Smart – empresa especializada no desenvolvimento de soluções integradas em Sistema de Transporte Inteligente (ITS) dedicadas à mobilidade urbana – desenvolveu o aplicativo Ônibus +, disponível nas versões IOS, Android e Windows Phone.

A Via Ágil Transporte Coletivo Piracicaba está implantando, de forma gradativa, o aplicativo Ônibus + em sua frota. “Nessa primeira fase os usuários que fizerem o *download* do app nos celulares poderão identificar em tempo real qual linha mais lhe convém, além dos horários dos 246 ônibus e a disponibilidade da função *street view* dos pontos dos ônibus”, explica o **diretor da Ágil, Murilo Ozores Olivetti**. “Em uma segunda etapa, será liberada a compra de passagens, tecnologia que permitirá ao usuário a aquisição dos créditos de uma maneira rápida, prática e segura.”

A Via Ágil já conta com outras três tecnologias desenvolvidas pela Transdata Smart: bilhetagem eletrônica, gerenciamento de frota e reconhecimento fácil. “Esse pacote conectado de soluções contribui para o melhor gerenciamento do transporte coletivo, reduzindo seus custos operacionais, que retornam aos usuários na forma de melhor qualidade do serviço prestado”, explica o **diretor comercial da empresa, Devanir Magrini**. 



A TRANSFORMAÇÃO DIGITAL E OS IMPACTOS NO TRANSPORTE COLETIVO

POR: ROBERTO SGANZERLA

P

hilip Kotler no seu recém-lançado livro, *Marketing 4.0 – Mudança do Tradicional para o Digital (Marketing 4.0 – Moving from Traditional to Digital)*, diz que navegar neste novo mundo cada vez mais conectado mudou a maneira de se relacionar, de se comunicar e de agir das pessoas.

Houve uma transferência de poder para os consumidores conectados. Agora, o poder não está mais nos indivíduos, mas nos grupos sociais, acrescenta Kotler. Ditadores foram derrubados por pessoas lideradas por dirigentes desconhecidos. Os financeiros de Wall Street foram abalados pelo movimento de protesto Occupy Wall Street.

Para o autor, a era do “vertical, exclusivo e individual”, dá lugar ao “horizontal, inclusivo e social”. E a internet, que trouxe conectividade e transparência às nossas vidas, foi fortemente responsável por essas mudanças de poder.

A ERA DO DIGITAL

O telefone demorou 75 anos para ter 50 milhões de usuários, o rádio 38 anos, o computador 16 anos, a televisão 14 anos, a internet 4 anos, o Facebook 3,5 anos, o Angry Birds 35 dias e o Pokémon GO apenas 19 dias.

FOTO: DIVULGAÇÃO

Recentemente, a Amazon anunciou a criação de uma loja com a tecnologia de compras mais avançada do mundo para que o cliente nunca precise esperar na fila. Com essa nova experiência de compras digitais, chamada *Just Walk Out Shopping*, basta usar o aplicativo Amazon Go para entrar na loja, pegar os produtos desejados e ir embora! Sem filas, sem *check-out*.

Essa experiência de compra gratuita é possível graças aos mesmos tipos de tecnologias utilizadas em carros autônomos: visão por computador, fusão de sensores e aprendizagem profunda.

Esse e tantos outros exemplos nos fazem concluir que Kotler mais uma vez está correto, a mudança do “tradicional” para o “digital” já aconteceu.

A TRANSFORMAÇÃO DIGITAL E O TRANSPORTE PÚBLICO

A “transformação digital”, ou digitalização, significa, em outras palavras, o uso de tecnologias digitais para alterar um modelo ou processo de negócio e proporcionar novas receitas, custos mais baixos, ganhos de produtividade e oportunidades de produção de valor, pela integração das tecnologias digitais no dia a dia das pessoas.

Como exemplo, podemos citar a Procter & Gamble, conglomerado de produtos de higiene e limpeza. Na busca de uma molécula capaz de tirar mancha de vinho tinto de roupas, em vez de buscar a resposta entre os sete mil engenheiros químicos da própria empresa, criou um site e abriu a oportunidade para os milhões de engenheiros químicos fora da empresa, mas presentes no mundo digital. Multiplicou assim a probabilidade de encontrar o que buscava, economizando tempo, dinheiro e processos.

A transformação digital no transporte público foi um dos principais temas abordados durante o *Marketing & Product Development Commission 36th Meeting – UITP*. O evento, realizado na cidade de Atenas em novembro de 2016, reuniu a comunidade de marketing em transportes da Europa. Eu tive a oportunidade de participar representando o Brasil e a América Latina, juntamente com representantes de 13 outros países.

No entender da Comissão, a “transformação digital” é uma tendência importante nos negócios e na vida cotidiana, e as novas tecnologias têm o potencial de produzir um impacto revolucionário no setor de transporte coletivo. Porém, é um tema complexo, uma vez que trata da integração das tecnologias digitais no dia a dia das pessoas, pela

digitalização de tudo o que pode ser digitalizado e abertura de dados, entre outros. Isso traz grandes oportunidades e desafios.

Na verdade, esse tema tem despertado o interesse da comunidade de marketing em transportes, pois a digitalização está colocando o cliente no centro do desenvolvimento. O comportamento do cliente e o avanço tecnológico têm sido o principal motor dessa mudança, resultando inclusive no surgimento de novos serviços de mobilidade, propiciados pela Era Digital.

RELACIONAMENTO COM O CLIENTE E SUAS EXPECTATIVAS

A “transformação digital” não só mudou o modo de se relacionar com os clientes, mas também faz refletir sobre o modo como devemos fazê-lo em muitos aspectos.

Hoje, o transporte coletivo não conecta apenas lugares, mas se conecta diretamente com seus usuários através de dispositivos móveis e em tempo real.

A exploração desses dados pode permitir que operadores e autoridades forneçam serviços mais eficientes que respondam às necessidades individuais dos clientes, por exemplo, otimizar o planejamento de rotas ou oferecer serviços personalizados de informações em tempo real.

A bilhetagem eletrônica é a característica mais visível da transformação digital nas viagens e na jornada de mobilidade do cliente. Embora a emissão de créditos eletrônicos já exista em muitos lugares e há muitos anos, ainda existe espaço para avanços, como cartões interoperáveis e multifuncionais e e-tickets, entre outros.

Os dados de viagem são outro ponto importante do ponto de vista do cliente. Os aplicativos de viagem são comuns e bem utilizados entre os usuários de transporte coletivo, mas o potencial não se limita apenas aos



“No novo mundo, não é o peixe grande que come o peixe pequeno, é o peixe rápido que come o peixe lento”
Klaus Schwab

horários e informações de tráfego em tempo real. Outras informações poderiam ser integradas em benefício do cliente, tais como:

- melhor informação de tarifas;
- estado de aglomeração dos veículos;
- acessibilidade dos veículos e das estações;
- informações em tempo real sobre interrupções de serviços e alternativas;
- notificação de danos e equipamentos avariados;
- informações sobre as estações de *bike* e a disponibilidade de bicicletas no local;
- consulta de saldo, compra de créditos para o cartão de transporte e geração de *e-tickets*;
- *feed back* do cliente para as autoridades e operadores, em relação ao modo como foi sua viagem, entre muitas outras.

Tudo isso é possível graças à ascensão do telefone inteligente e a onipresença dos dados. Estamos a caminho de cinco bilhões de *smartphones* no planeta, impactando todos os tipos de comércio e o relacionamento cliente-fornecedor. O crescimento geral dos dispositivos conectados é ainda maior, acompanhado por uma explosão de dados.

CONCLUSÃO

É consenso entre a comunidade de Marketing em Transportes que o telefone inteligente é e continuará sendo a chave para a compra e emissão de bilhetes e planejamento de viagens. As plataformas multimodais com serviços baseados em aplicações para o planejamento de viagens em tempo real devem permanecer e o veículo autônomo terá o seu lugar. Entretanto, o setor de transporte coletivo precisa fomentar a inovação digital e ousar na busca de soluções inovadoras antes que os outros assumam a liderança.

Deve abrir-se para a concorrência em plataformas abertas, a fim de incentivar a inovação. Esse novo cenário da predominância do DIGITAL, também deve ser entendido como colaboração, partilha e aprendizagem. 🚀



ROBERTO SGANZERLA

Especialista em Marketing de Transportes, mestrado em Liderança pela Andrews University - Berrien Springs, MI - USA, MBA em Gestão de Negócios e Liderança e pós-graduação em Marketing.



A TRANSDATA TEM AS SOLUÇÕES PARA O MEU NEGÓCIO



BILHETAGEM
ELETRÔNICA



REDE DE VENDAS



BIOMETRIA
FACIAL



VENDA DE CRÉDITOS
POR APP MOBILE



DATACENTER



GERENCIAMENTO
DE FROTA



CFTV

+55 19 3515.1100
WWW.TRANSDATASMART.COM.BR

Transdata
smart

Tecnologia é a nossa arte



AMOR E SOLIDARIEDADE EM PROL DO PRÓXIMO



DIA DE FAZER
A DIFERENÇA

27/08/2017

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

“SEJA A DIFERENÇA QUE
VOCÊ QUER VER NO MUNDO”

MAHATMA GANDHI



LOCAL

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



AÇÕES

Recreação com crianças, socialização com idosos, reformas estruturais (pinturas, conserto de instalações, limpeza), palestras, campanhas, doações etc.



PARTICIPAÇÃO

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

DIVULGAÇÃO

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



INFORMAÇÕES: diretoria@setpesp.org.br