

Ônibus^{SOU}



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

JANEIRO/FEVEREIRO · 2018 · EDIÇÃO 12

LOCOMOÇÃO INTELIGENTE



Estimular cada vez mais a população a utilizar o transporte coletivo é o objetivo da nossa entrevistada nesta edição, a jornalista e publicitária Chantal Brissal, fundadora do Pro Coletivo e do Bus Anjo, que descobriu uma outra cidade, com novos contornos e atrativos, ao andar de ônibus.

ARTIGO

Análise preliminar da licitação do transporte por ônibus em São Paulo, por Francisco Christovam, presidente do SPUrbanuss

SUSTENTABILIDADE

Emissão de poluentes, quem é o grande vilão?

UNIÃO DO SETOR

Empresários e profissionais do setor de transporte de passageiros celebram o final de mais um ano de grandes desafios



SE É TÃO PERTINHO, PRA QUE USAR O CINTO?

60% dos acidentes graves acontecem com menos de 30 minutos de passeio. Além disso, a 60 Km/h, uma pessoa de 50kg sentada no banco de trás, sem cinto, equivale ao peso de um rinoceronte. Não importa a distância. Deixar de usar o cinto tem problema, sim, mesmo que seja pertinho.

Você não precisa ir tão longe.



Associação Brasileira de Médicos de Trabalho

abramet.org.br



UM APLICATIVO AUTOPASS PARA FACILITAR O DIA A DIA NO TRANSPORTE COLETIVO

COMPRA DE CRÉDITOS

PARA **CARTÃO BOM** SEM FILAS, DE MANEIRA PRÁTICA E RÁPIDA.

CONSULTA

DE SALDO A QUALQUER INSTANTE.

COLABORA

PARA UMA COMUNIDADE MAIS SEGURA COM O **VOUD** DENUNCIA.



SAIR DA FILA FICOU
+ FÁCIL + PRÁTICO

Baixe agora!



www.voud.com.br

Powered by:



Empresa de tecnologia e soluções associadas à mobilidade urbana que contribui para construção de cidades inteligentes.

ANO NOVO, VIDA NOVA???

O ano começou com várias novidades para o segmento de transporte de passageiros por ônibus. Logo no primeiro mês do ano, uma lei estabeleceu metas agressivas para os ônibus com relação à emissão de poluentes na atmosfera. As empresas operadoras do transporte não são contra a medida para reduzir a poluição, mas, sim, são contra a forma como a lei está disposta, tendo em vista as inúmeras indefinições da medida. Falta de tecnologia consolidada, necessidade de infraestrutura e de vultosos investimentos são apenas algumas das dificuldades que o o setor terá de enfrentar.

A licitação do transporte por ônibus em São Paulo – que já se arrasta há anos – também sofreu alterações no início deste ano. O prazo para a prefeitura de São Paulo receber sugestões foi prorrogado do dia 3 de fevereiro para o dia 5 de março. Para se ter ideia da complexidade desse processo licitatório, a minuta do edital e seus anexos somam mais de 39 mil páginas de documentos. São milhares de páginas de exigências e obrigações impostas às empresas interessadas em participar da licitação. Para o atendimento dessas exigências, as empresas terão de fazer altíssimos investimentos. A pergunta que não calar é: haverá suporte financeiro do poder concedente para isso?

Mas deixemos as dificuldades de lado – ainda que momentaneamente. Visando oferecer atendimento de excelência aos seus usuários, o Expresso Princesa dos Campos reformulou – com grande êxito – o seu Serviço de Atendimento ao Cliente (SAC). O projeto garantiu à empresa o Prêmio ANTP de Qualidade.

Outra iniciativa de sucesso, que merece destaque nesta edição, são dois projetos idealizados pela jornalista e publicitária Chantal Brissac, nossa entrevistada desta edição. O Pro Coletivo e o Bus Anjo visam melhorar a mobilidade urbana e estimular o uso do transporte coletivo.

Na esteira das boas novidades, apesar de toda a insegurança vigente no País, as empresas continuam investindo na aquisição de novos veículos para oferecer cada vez mais um serviço de boa qualidade. Nesta edição, mostramos os novos ônibus adquiridos pela Empresa Cruz, Pássaro Marron e Itamarati.

As questões ambientais também são cada vez mais importantes para o segmento. Há mais de 10 anos, o Despoluir – Programa Ambiental do Transporte vem contribuindo para a contenção das emissões veiculares. Somente em 2017 foram aferidos 4.288 ônibus. Desse total, 94% estavam em conformidade com a legislação ambiental. Isso comprova a preocupação das empresas em oferecer cada vez mais um transporte de boa qualidade e sustentável.

Todas essas novidades você confere nesta primeira edição do ano da revista Sou + Ônibus, que também traz alguns flashes do encontro dos empresários e profissionais do setor de transportes, realizado em dezembro, para comemorar mais um ano de grandes desafios.

Boa leitura!
A EDITORA.



Órgão de divulgação da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)
Avenida Paulista, 2.073,
Horsa II, 13º andar,
São Paulo (SP), 01311-940
Tel. (11) 3179-1077
Fax (11) 3179-1070
www.setpesp.org.br

DIRETORES TITULARES

Presidente
Gerson Oger Fonseca
Vice-Presidente Rodoviário
Robson Rodrigues
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
Flávio Medrano de Almada

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
João Carlos Camilo
Regina Helena Teixeira
Francisco Hélio Ferreira da Silva
João Carlos Thomaz

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

Análise preliminar da licitação do transporte por ônibus em São Paulo

PONTO DE VISTA 9

Perspectivas do transporte de passageiros

ENTREVISTA 10

Ônibus, um modal maravilhoso!

CASE DE SUCESSO 14

Princesa dos Campos é premiada por excelência em gestão

SUSTENTABILIDADE 16

Lei determina novas metas de redução de emissão de poluentes para os ônibus

SUSTENTABILIDADE 20

Frota limpa

TRÂNSITO SEGURO 22

- Nós somos o trânsito
- Lei pretende diminuir pela metade as mortes no trânsito
 - O risco do transporte clandestino continua

**DESTAQUE 24**

Energias renovadas

EM MOVIMENTO 28

- Empresas de ônibus incorporam novos veículos a suas frotas
- Inspeção veicular obrigatória

31 SOCICAM

Boa avaliação nos Terminais Urbanos de São Paulo

**32 CAPACITAÇÃO**

- Simulador de direção
- 33 • Especialização em Gestão de Negócios
- 33 • Circular Santa Luzia estimula qualificação profissional

34 TECNOLOGIA

- Scania e Northvolt investem em eletrificação de veículos pesados
- Itaipu inaugura centro de inovação em mobilidade elétrica
- Novo veículo elétrico autônomo da Toyota

35 CONHEÇA

- Banco Mercedes-Benz lança seguro para ônibus
- BNDES financiará 100% do valor de veículos para micros, pequenas e médias empresas

36 CIRCULANDO

Centro de Memória Ferroviária é atração turística em Campos do Jordão

**37 MIX CULTURAL**

- Livro
- Cartilha
- Plataforma

38 PONTO DE ENCONTRO



ANÁLISE PRELIMINAR DA LICITAÇÃO DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS EM SÃO PAULO

N

os últimos dias do ano passado, a Prefeitura de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT), colocou à disposição para consulta pública a minuta do edital que trata da “delegação, por concessão, da prestação e exploração do serviço de transporte coletivo público de passageiros, na cidade de São Paulo”.

Para se ter uma ideia da complexidade desse processo licitatório, a minuta do edital e seus anexos somam mais de 39 mil páginas de documentos. As informações fornecidas contêm as justificativas

para a realização do certame, a qualificação e as condições de participação das proponentes, as especificações técnicas de veículos, equipamentos, garagens e outras instalações, a proposta de uma nova rede de transporte e a minuta do contrato para as três modalidades consideradas: sistema estrutural, sistema de articulação regional e sistema de atendimento local.

É importante lembrar que a última licitação para contratar esse objeto, ou seja, prestar e explorar o serviço de transporte coletivo público de passageiros, por ônibus, foi em 2002 e gerou contratos



com as empresas concessionárias, para operar o subsistema estrutural, e com as permissionárias, para operar o subsistema local, que foram assinados em 2003.

Essa licitação foi feita com base na proposta de uma rede de transporte projetada e muito teórica que até então não foi totalmente implantada, mas que acabou criando problemas operacionais bastante sérios, tanto para o poder concedente, como para as empresas operadoras. O atual sistema de transporte por ônibus de São Paulo, com uma frota de quase 15 mil ônibus, é operado por 14 empresas concessionárias e por 12 empresas permissionárias. Essa frota circula em mais de 1,3 mil linhas e, diariamente, roda aproximadamente 3,5 milhões de quilômetros, transportando cerca de 6 milhões de pessoas que realizam 10 milhões de viagens.

Nem é preciso dizer que, ao longo de quase 15 anos de vigência dos atuais contratos, a falta de um planejamento estruturado que determinasse revisões periódicas na maneira como as pessoas se deslocam pela cidade, bem como as demandas específi-

cas e localizadas das comunidades e dos próprios passageiros, introduziu mudanças e desequilíbrios que tornaram a atual rede de transporte por ônibus ineficiente e onerosa.

No processo licitatório colocado em consulta pública fica nítida a preocupação do Poder Público com a proposta de uma rede de transporte mais viável, mais racional e mais econômica e que possa ser instalada de forma gradativa e contínua. Mas é de esperar que as alterações propostas nas centenas de linhas e de atendimentos que compõem essa nova rede provoquem reações contrárias, principalmente se um determinado bairro deixar de ter uma linha exclusiva ou se os passageiros precisarem fazer mais baldeações, entre a origem e o destino das suas viagens.

Outro aspecto que merece especial atenção diz respeito ao material rodante. As exigências estabelecidas com o cumprimento da legislação ambiental e a utilização de mais tecnologia embarcada nos veículos são preocupantes porque determinam a renovação antecipada da frota, ou seja, o descarte de alguns veículos antes do término de sua vida útil.

Para o estrito cumprimento da Lei Municipal nº 16.802/18, que trata da redução da emissão de poluentes, as tecnologias disponíveis no mercado ainda não foram suficientemente testadas e não há meios de estabelecer, com a precisão necessária, valores para os investimentos em veículos, equipamentos e instalações, nem tampouco para o custo operacional dos ônibus, que deverão utilizar combustíveis mais limpos. Além disso, a obrigatoriedade de se contar com ar condicionado em todos os ônibus, já a partir de 2022, impõe acelerar a renovação da frota. Para o atendimento dessas exigências, as empresas terão que fazer altíssimos investimentos, mas haverá recursos financeiros do poder concedente para suportar esses custos?

No que diz respeito à remuneração das empresas, os serviços prestados pelas concessionárias deverão ser pagos com base em uma fórmula que considera o custo dos insumos, dividido em custos fixos (pessoal e depreciação), custos variáveis (combustível, rodagem, peças e acessórios) e outros custos (despesas administrativas, tributos e lucro). Nada de novidade, exceto que o valor final da remuneração estará limitado a uma demanda de referência e sujeito a deduções decorrentes de *fatores de desem-*




ARQUIVO SPURBANUSS

penho, que consideram a disponibilidade da frota alocada e o cumprimento das viagens programadas. Entretanto, essas deduções poderão ser compensadas por *fatores de qualidade*, que dependem de avaliações do cumprimento das partidas, da redução do número de acidentes com vítimas, do controle da emissão de poluentes e da satisfação dos usuários, medida por pesquisas quantitativas, a serem aplicadas periodicamente. Em resumo, é um método inovador de remuneração que leva em conta a qualidade do serviço prestado, mas que, da forma como proposto, depende de avaliações subjetivas.

Ainda no campo das novidades, na minuta do edital há exigências explícitas do desenvolvimento e criação de um programa de conformidade (*compliance*), incluindo a aplicação efetiva de código de ética e de conduta, para identificar e corrigir todo e qualquer ato ilícito praticado contra a Administração Pública. Essa obrigação, bem recebida pelas atuais empresas operadoras, vem ao encontro de um grande esforço já praticado, para aprimorar a gestão das empresas e aplicar as práticas da governança corporativa.

As milhares de páginas de exigências e obrigações impostas às empresas interessadas em participar da licitação quer nos parecer, porém, não estimularam a Administração Pública a assumir, minimamente, um compromisso maior com a prestação de um serviço de melhor qualidade.

As futuras concessionárias não poderão prestar um serviço que atenda às exigências e expectativas dos clientes sem o comprometimento do poder público naquilo que é a sua função precípua, ou seja, priorizar o transporte coletivo sobre o individual, com a implantação de mais corredores, faixas exclusivas e gestão das vias por onde circulam os coletivos, dar preferência semafórica aos ônibus nos cruzamentos mais movimentados, criar campanhas para incentivar o uso do transporte coletivo e valorizar os serviços prestados pelas empresas operadoras. 



Perfil

FRANCISCO CHRISTOVAM,

(*) 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 Transportes Públicos (ANTP) e membro do Conselho Deliberativo do Instituto de Engenharia.

PERSPECTIVAS DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

* POR: CASSIO BELVISI

Findo o ano de 2017, a economia brasileira, após enfrentar longo período recessivo, chega ao novo ano em situação de difícil definição, pois, apesar da melhoria de desempenho verificada de modo geral, alguns setores ainda se encontram em situação de dificuldade.


O relatório Situação Econômica Mundial das Nações Unidas, divulgado pela imprensa, prevê um aumento do PIB Nacional de 2% para 2018 e de 0,7% para 2017, isso após as quedas de 3,8% e 3,6% em 2015 e 2016, justificando a estimativa fundamentada nas melhores condições globais, a qual poderá resultar em um crescimento de 1% em 2018 e 2,5% em 2019 para a América Latina e o Caribe.

Já segundo o boletim Focus, 4ª. edição, divulgado pelo Banco Central em 21/1/2018, os analistas do mercado financeiro projetaram um PIB de 1% para 2017 e 2,66% para 2018, bem como uma expectativa de inflação de 3,95%, dentro do intervalo de tolerância previsto entre 3% e 6%. As estimativas para expansão da economia em 2018 e 2019 são de 3% e 4,25%, respectivamente.

A taxa básica de juros vem sendo reduzida sistematicamente pelo Banco Central, com previsão de atingir os 7% ao final de 2017 e 6,75% ao final de 2018.

Apesar desses fatos animadores, os reflexos da crise permanecem vivos no ideário dos empresários de vários setores em razão do fraco desempenho verificado em 2017, especificamente no setor de transportes, inclusive de passageiros, que, segundo pesquisa da Confederação Nacional do Transporte, tem uma expectativa de otimismo cauteloso para o ano de 2018.

As razões desse otimismo cauteloso têm como base, no caso do transporte de passageiros, o aumento do custo operacional devido à perda sistemática de usuários para outros modais (viagens a pé, de bicicleta, de moto, de carro particular, entre outras), à falta de priorização do transporte público, à concorrência desleal e ruínosa do transporte irregular, ao excesso de gratuidades sem fonte de custeio, à defasagem tarifária, à elevada taxa de desemprego que atinge os seus principais clientes e a várias licitações de sistemas operacionais em fase de definição.

Dessa forma, as empresas devem se preparar para uma possível retomada da economia, com reflexos positivos em suas atividades, por meio da melhoria do controle de seus processos de produção dos serviços e busca da melhoria contínua do atendimento às necessidades de seus clientes. 

CASSIO BELVISI,
Superintendente do SETPESP



CHANTAL BRISSAC

ÔNIBUS, UM MODAL MARAVILHOSO!

“Nosso desafio é fazer a pessoa entrar no ônibus, levá-la pela mão, acompanhá-la em um trajeto, mostrar, enfim, que o coletivo pode substituir com muitas vantagens o carro”

De um lado busólogos – pessoas que têm como *hobby* o estudo do ônibus e dos assuntos ligados a ele. São “apaixonados” de todo o País que adoram andar de coletivo, colecionam desenhos, miniaturas, pinturas e fotografias, além de participarem de encontros, exposições e debates sobre esse modal. Do outro, pessoas que insistem em utilizar o transporte individual em seus deslocamentos, ignorando que o excesso de carros nas cidades causa uma série de transtornos como poluição, congestionamentos e acidentes de trânsito, entre outros.

Embora o ônibus seja o principal meio de transporte utilizado pela população, há pessoas e classes mais elitizadas que ainda veem com restrição o uso do transporte coletivo, pelas mais variadas razões.

Movidas pelo desejo de melhorar a mobilidade na cidade de São Paulo, a jornalista e publicitária **Chantal Brissac** e a publicitária **Anna Paula Serodio** lançaram no ano passado a startup de comunicação **Pro Coletivo**, focada na mobilidade urbana.

Na sequência, movidas pelo desejo de trazer as classes média e alta para dentro dos ônibus – “um modal maravilhoso”, mostrando as vantagens, a praticidade, a liberdade e a rapidez dos corredores e faixas exclusivas, a dupla implantou um programa chamado **Bus Anjo**. Trata-se de um serviço para quem ainda tem resistência a andar de ônibus. As voluntárias orientam sobre melhores linhas, tempo de trajeto e chegam mesmo até a acompanhar as pessoas na primeira experiência.

Em entrevista à Sou + Ônibus, **Chantal Brissac** conta de que modo surgiram o **Pro Coletivo** e o **Bus Anjo**, quais os seus objetivos, como eles funcionam e quais os benefícios que eles vêm gerando para a sociedade.

COMO SURTIU O PRO COLETIVO?

CHANTAL – O Pro Coletivo foi criado em março de 2017, em São Paulo, por mim e por **Anna Paula Serodio**. Tudo começou alguns anos antes, com um desejo muito grande de melhorar a mobilidade em São Paulo. Nesse processo, vendi meu carro e comecei a andar de ônibus diariamente, além de caminhar muito mais. E iniciei um desenho de um projeto que estimulasse as pessoas a andarem mais de ônibus – em minha opinião um modal esquecido e desprezado, envolto em preconceitos. Fiquei um tempo gestando essa ideia e, com a parceria da Anna Paula, decidimos lançar o projeto. Trata-se de uma startup de comunicação focada na mobilidade urbana.

“É preciso trazer as classes média e média alta para dentro dos ônibus, mostrar as vantagens, a praticidade, a liberdade e a rapidez dos corredores e faixas exclusivas”

QUAL É O OBJETIVO DO PRO COLETIVO?

CHANTAL – Ajudar as pessoas a se locomoverem de forma mais inteligente e sustentável em São Paulo. Isso significa mostrar, divulgar, estimular e promover o uso de modais como o ônibus, o metrô, a bicicleta e o pedestrianismo. Utilizamos para isso o nosso blog, as redes sociais e programas como o Bus Anjo, além de cartilhas e produtos editoriais.



CHANTAL BRISSAC E ANNA PAULA SERODIO,
FUNDADORAS DO PRO COLETIVO E DO BUS ANJO



ANNA PAULA SERODIO (DE BRANCO), FUNDADORA DO BUS ANJO, ACOMPANHA UMA PASSAGEIRA, QUE OPTOU PELO ÔNIBUS

COMO SURTIU O PROGRAMA BUS ANJO?

CHANTAL – O programa surgiu em setembro de 2017. Era uma ideia antiga (anterior à abertura da startup) e foi inspirada no Bike Anjo, um projeto em que ciclistas experientes acompanham gratuitamente os iniciantes em suas primeiras pedaladas.

O ônibus é um modal maravilhoso, mas não é usado como deveria em São Paulo. As regiões centrais são muito bem servidas, com as mais diversas linhas, mas também são as áreas mais congestionadas por carros (com média de 1,2 passageiro por veículo).

E os ônibus andam vazios em quase a maior parte do dia. Essa conta não fecha e é preciso formar público para o ônibus. Trazer as classes média e média alta para dentro dos veículos, mostrando as vantagens, a praticidade, a liberdade e a rapidez dos corredores e faixas exclusivas. Isso nos motivou a colocar o Bus Anjo para funcionar.

QUAL O OBJETIVO DO BUS ANJO?

CHANTAL – Mostrar o verdadeiro potencial do ônibus e suas vantagens (não só de cunho pessoal e financeiro, mas também no que diz respeito à sustentabilidade), para que mais pessoas troquem o carro pelo ônibus. Hoje, em qualquer cidade desenvolvida do mundo, há uma política de restrição de carros. Afinal, está provado em estudos e pesquisas que o carro emite muito mais poluentes do que os ônibus. Estamos sempre divulgando em nosso blog esses estudos e matérias sobre o tema, de grande importância. A poluição está sendo banida em vários países, mas nas ci-

dades brasileiras ainda não é uma questão. O Bus Anjo está alinhado com essa preocupação também.

O público-alvo é a parcela que usa carro, está insatisfeita com o trânsito, mas se sente paralisada – não sabe o que fazer. Além de desconhecer as linhas de ônibus e as informações básicas sobre o ônibus, absorveu crenças erradas sobre o modal. Acredita que o ônibus é sujo, deteriorado, velho... Muitas vezes essas pessoas repetem esses chavões sem ao menos conhecer e entrar em um ônibus. Nosso desafio é fazer a pessoa entrar no ônibus, levá-la pela mão, acompanhá-la em um trajeto, mostrar, enfim, que o coletivo pode substituir com muitas vantagens o carro.

“Nossa cultura brasileira foi alicerçada em cima do status do carro, o que torna o uso do transporte público algo desprezível, como se fosse símbolo de fracasso”

COMO FUNCIONA O PROGRAMA?

CHANTAL – O serviço é totalmente gratuito e está disponível no endereço <https://www.procoletivo.com.br/bus-anjo>. Após se cadastrar, a pessoa deve colocar os dados de origem e destino e contato de email ou telefone. Nós pesquisamos os trajetos e informamos quais são as linhas melhores e o tempo do percurso, além de nos colocar à disposição para acompanhá-las nessa primeira experiência. O serviço é para o ônibus e também para o metrô, embora a procura maior seja pelo primeiro. O programa está preparado para atender também à periferia, mas a maior parte das solicitações é para a região central.

COMO ESTÁ A ACEITAÇÃO DO BUS ANJO?

CHANTAL – Até agora já recebemos 23 solicitações de ajuda para o Bus Anjo. São pessoas que querem conhecer melhor o ônibus, mas se sentem receosas, inseguras e despreparadas para usá-lo. Nem todas quiseram o acompanhamento. Elas se satisfizeram com as informações das linhas e dos aplicativos disponíveis. Mas já acompanhamos dez pessoas. Os principais receios são a ausência de informações nos pontos de ônibus sobre as linhas e os trajetos.

AINDA HÁ PRECONCEITO DE CERTAS CLASSES SOCIAIS EM UTILIZAR O TRANSPORTE PÚBLICO? COMO MUDAR ESSA MENTALIDADE?

CHANTAL – Há muito preconceito ainda, infelizmente. Nossa cultura brasileira foi alicerçada em cima do *status* do carro, o que torna o uso do transporte público algo desprezível, como se fosse símbolo de fracasso. Isso é terrível para o País, porque as cidades estão explodindo de tantos carros e com uma poluição que mata, só em SP, onze mil pessoas por ano. Para mudar essa mentalidade, precisamos fazer campanhas de incentivo ao uso do transporte coletivo e, mais ainda, torná-lo sedutor aos olhos da população.

ANDAR A PÉ E DE TRANSPORTE COLETIVO DESCORTINOU PARA VOCÊ UMA NOVA SÃO PAULO?

CHANTAL – Sim, completamente. Descobri uma nova cidade, com novos contornos, novos personagens, novos atrativos. Da janela do carro o horizonte é limitado e você não pode largar o carro no meio do caminho. Do ônibus, muitas vezes saltei antes do meu ponto porque algo me chamou atenção: um museu, um café, um parque... O ônibus possibilita essa liberdade, essas descobertas. Sou muito mais feliz hoje andando de ônibus e a pé do que

“Sou muito mais feliz hoje andando de ônibus e a pé do que quando dirigia meu carro diariamente”

quando dirigia meu carro diariamente. Eu me sinto livre, participante desta cidade e parte integrante da comunidade. É muito bom.

COMO VOCÊ VÊ ATUALMENTE O SERVIÇO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS?

CHANTAL – Vejo que está evoluindo, com os ônibus com ar condicionado e wi-fi. Entretanto, acredito que, além da aquisição de veículos novos, é fundamental investir no treinamento dos funcionários e na comunicação com os clientes. As pessoas que andam de ônibus são sempre as mesmas. É preciso divulgar mais as linhas, colocar informações nos pontos de ônibus (como acontece em Paris, Londres etc.) e fazer campanhas de conscientização para que as pessoas adotem esse modal.

QUAIS SÃO OS PRINCIPAIS DESAFIOS DO PRO COLETIVO?

CHANTAL – Nossos maiores desafios hoje são de ordem econômica, uma vez que estamos investindo recursos próprios e não temos ainda nenhum patrocinador ou parceiro financeiro. Nossa meta é parar de “engatinhar” (para usar um termo de mobilidade) e começar a caminhar com vigor neste ano. Para isso, estamos buscando parceiros que tenham afinidade com os nossos objetivos. 🚩

PERFIL

Chantal Brissac, jornalista e publicitária formada pela Faculdade de Comunicação Cásper Líbero, é editora da revista 29HORAS e já trabalhou nas redações dos jornais Folha de São Paulo e o Estado de São Paulo, além das revistas Veja São Paulo e IstoÉ, entre outras.

PRINCESA DOS CAMPOS É PREMIADA POR EXCELÊNCIA EM GESTÃO



Preocupação com o cliente garante à empresa reconhecimento nacional

V

isando oferecer cada vez mais um atendimento diferenciado e de excelência aos seus clientes, o **Expresso Princesa dos Campos**, de Ponta Grossa (PR), implantou o programa **A menor distância entre você e a solução**, com foco no Serviço de Atendimento ao Cliente (SAC). O sucesso do programa foi determinante para a empresa se consagrar vencedora do **Prêmio ANTP/ABRATI Boas Práticas de 2017**, concedido pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), com o apoio da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI).

De acordo com o **presidente da Princesa dos Campos, Florisvaldo Hudinik**, a empresa recebeu indicação de destaque em edições anteriores do prêmio, chegando no ano passado à posição principal, graças ao esforço e à dedicação de toda a empresa. “Este prêmio é o reconhecimento de um grande trabalho realizado por toda nossa equipe e representa a busca insistente pela melhoria na qualidade do atendimento ao nosso cliente. Toda a nossa persistência está sendo reconhecida agora, com o principal prêmio do setor de transportes”, destacou.

Hudinik ressalta que a Princesa dos Campos tem mais de 80 anos de história e que continua avançando,



EQUIPE DO SAC: MAIS DE MIL ATENDIMENTOS DIÁRIOS

com inovação e foco na qualidade do atendimento ao cliente. “O reconhecimento nos motiva e nos impulsiona a continuar trabalhando sempre pela eficiência e excelência na gestão da empresa”, enfatizou.

RELACIONAMENTO COM O CLIENTE

A Princesa dos Campos concorreu com empresas de todo o País e foi a vencedora na principal categoria, com o projeto de readequação do Serviço de Atendimento ao Cliente (SAC). “O ajuste teve como foco a integralização no atendimento às demandas apresentadas bem como a integração de todos os canais de relacionamento com os clientes, nos diferentes negócios da empresa”, explica a **coordenadora do setor, Sheila Margraf**.

Para isso, o SAC foi ampliado e foram realizados investimentos em tecnologia e infraestrutura física e principalmente na qualificação da equipe profissional. “Toda reclamação, elogio, sugestão ou necessidade que são apresentados à empresa estão sendo tratados de forma integrada, desde sua chegada até a resolução. O cliente é acompanhado durante todo o processo”, acrescenta Sheila.

E olha que os números não são pequenos. O SAC da Princesa dos Campos realiza mais de mil atendimentos por dia: por telefone, e-mail, redes sociais e outros canais de comunicação.

METAS AUDACIOSAS

A busca pela excelência na gestão empresarial é uma constante e a Princesa dos Campos tem metas audaciosas para os próximos anos, principalmente relacionadas com a ampliação dos negócios atuais e o desenvolvimento de novas oportunidades, afirma Hudinik.



FLORISVALDO
HUDINIK,
PRESIDENTE
DA PRINCESA
DOS CAMPOS

“Temos um planejamento estratégico para o crescimento, que contempla não só investimentos financeiros, mas, principalmente, o desenvolvimento e capacitação da nossa equipe, das pessoas. Acima de tudo, continuamos firmes no propósito da melhoria contínua”, completou Hudinik. 🚩

PRÊMIO ANTP DE QUALIDADE

O Prêmio ANTP/ABRATI – Boas Práticas do Transporte Terrestre de Passageiros tem como objetivo reconhecer e mostrar os esforços destinados à promoção do transporte público de passageiros rodoviários de média e longa distância, bem como estimular as organizações de transporte e trânsito a adotarem modelos de gestão orientados para a excelência do desempenho e, em consequência, melhorarem a qualidade de seus serviços de modo contínuo e sustentado.

Criado por decisão da Comissão da Qualidade e Produtividade da ANTP, o prêmio oferece subsídios e recursos como publicações, eventos, treinamentos e apoio técnico, para que as organizações atinjam o objetivo proposto. A premiação é o coroarmento desse processo. Trata-se do reconhecimento nacional aos sistemas de gestão e resultados das organizações premiadas.

EMPRESAS PREMIADAS

A solenidade de Premiação do 11º Prêmio ANTP de Qualidade foi realizada no dia 4 de outubro de 2017, em São Paulo. A vencedora desta edição foi a empresa Expresso Princesa dos Campos, com o projeto *A menor distância entre você e a solução*. Ela foi agraciada com Troféu, Selo de Referência e Certificado.

A Expresso Guanabara, com o trabalho *e-Connect Guanabara* recebeu Troféu e o selo Referencial de Excelência. Já a Viação Garcia, com a experiência *Novo kit conforto*, e a Expresso Gardênia, com o projeto *Realidade virtual como ferramenta de treinamento e melhoria do atendimento ao cliente*, receberam Menção Honrosa. 🚩

LEI DETERMINA NOVAS METAS DE REDUÇÃO DE EMISSÃO DE POLUENTES PARA OS ÔNIBUS

*A emissão de gás carbônico
deve cair pela metade
em 10 anos e ser extinta
em duas décadas*

0

prefeito de São Paulo, João Doria, sancionou a Lei que estabelece redução gradativa nas emissões de poluentes dos ônibus que realizam o transporte coletivo na capital. Publicada no último dia 18 de janeiro, a Lei nº. 16.802 modifica a de número 14.933, de 2009, que estipulava o fim dos ônibus movidos a combustíveis fósseis em uma década. Essa Lei, diga-se de passagem, não foi cumprida.

Novo cronograma deve ser obedecido pelos operadores do transporte público de São Paulo. No prazo de, no máximo, 10 anos deverá haver redução mínima de 50% e, no prazo máximo de 20 anos, redução de 100% das emissões de dióxido de carbono (CO₂) de origem fóssil.

Também estão previstas reduções na emissão de material particulado (MP). Nesse caso, a diminuição deve ser de 90% em 10 anos e 95% em 20 anos. Já as reduções de óxido de nitrogênio (NO_x) devem ser de 80% em uma década e 95% no período máximo de 20 anos.

As empresas operadoras do transporte público – e também as de coleta de lixo – terão de apresentar anualmente relatório de emissão das frotas pelas quais são responsáveis, detalhando o número de quilômetros rodados por cada veículo cadastrado no sistema, consumo de combustíveis, o total anual da emissão de cada poluente e gases do efeito estufa. Também será necessário apresentar as medidas de controle já existentes e a serem implantadas, para redução adicional do consumo de combustível e das emissões.

De acordo com a legislação, o processo de substituição de frota por insumos energéticos e tecnologias mais limpas deve priorizar a expansão da frota de trólebus, com unidades novas equipadas com bancos de baterias, no mínimo, até que a atual rede de distribuição de energia não fique com capacidade ociosa.

Todas as metas deverão constar, em detalhes, no edital de licitação do sistema de transporte coletivo na cidade em andamento.

METAS POSSÍVEIS?

Como obter os resultados exigidos no prazo determinado? Que tipo de veículo atende à legislação?

Há tecnologia disponível e consolidada no mercado? Os fabricantes estão preparados para atender a essa demanda futura? Os questionamentos são inúmeros, assim como a preocupação dos operadores de transporte, que deverão arcar com os investimentos.

Segundo o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss), Francisco Christovam, que teve forte atuação nas discussões que antecederam a votação desse projeto, as empresas operadoras não são contra a medida para reduzir a poluição, mas sim à forma como a lei está disposta. “A redução de NO_x e de MP é possível de ser alcançada com a evolução natural dos motores com o Sistema Euro 5 e 6. O problema está no CO₂, que, na verdade, tem a ver com a questão do aquecimento global, e não com a saúde pública”, explica.

De acordo com Francisco, para cumprir a determinação legal, seria necessário trocar a frota de ônibus urbano por trólebus ou por veículos elétricos, que não emitem CO₂ de origem fóssil, ou ainda, por combustível proveniente do diesel de cana-de-açúcar, que não é de origem fóssil. “Entretanto, cada uma dessas alternativas apresenta uma série de problemas, que acabam inviabilizando o seu uso em larga escala. Vale lembrar que o atual sistema de transporte por ônibus de São Paulo tem uma frota de quase 15 mil ônibus”, ressalta.

Para o presidente do SPUrbanuss, os trólebus, apesar do pleno domínio da operação, inclusive em termos de confiabilidade, vão demandar investimento para ampliação da infraestrutura da rede, além da necessidade da adaptação das garagens. “O problema é que não há previsão legal de quem será o responsável pela expansão dessa rede de contato”, esclarece.

Outra tecnologia alternativa seria o combustível proveniente do álcool. “Embora ele emita CO₂, não é de origem fóssil, porém seria necessário mudar os motores dos ônibus, porque esse combustível não pode ser usado no motor diesel”, adverte Francisco.

ÔNIBUS ELÉTRICO, SOLUÇÃO OU PROBLEMA?

De acordo com Christovam, o veículo elétrico atenderia às exigências legais, tendo em vista que é um dos poucos que não emitem CO₂ de origem fóssil. Entretanto, para cumprir a meta fixada, seria necessário renovar a frota com base em uma tecnologia que no Brasil ainda não tem pleno domínio do ponto de vista tecnológico,



PRIMEIRO ÔNIBUS ELÉTRICO MOVIDO
A BATERIA PRODUZIDO NO BRASIL FOI
APRESENTADO PELA SPTRANS EM JULHO DE 2017

além do custo da infraestrutura necessária para abastecer os veículos.

Problemas de autonomia, tempo de recarga, confiabilidade na operação e o alto valor do investimento são apenas algumas das questões que preocupam os operadores do sistema e que não foram discutidos. “Hoje os nossos ônibus urbanos rodam 250 quilômetros por dia, enquanto os veículos elétricos têm uma autonomia de 200 quilômetros e levam três horas para serem recarregados. Abastecer essa frota, no período de recolhimento dos ônibus à noite, será certamente complicado e poderá gerar sobrecarga na estação de recarga”, acrescenta Christovam.

Outro problema grave é a questão da confiabilidade tecnológica do veículo elétrico, tendo em vista que a remuneração será punida, se não forem cumpridos os números de viagens e ônibus especificados no contrato de prestação de serviço. “Operar uma frota cuja confiabilidade é no mínimo duvidosa e com veículos que não foram testados nas condições de São Paulo” é temeroso, ressalta o presidente do SPUrbanuss. “Além disso, trata-se de um veículo mais caro e, para atender à Lei – que não dá margem à negociação –, será necessário antecipar a renovação da frota, descartando carros que ainda não têm 10 anos, o que significa impacto financeiro na saúde das empresas. Para cumprir o edital, temos pela frente um campo de incertezas muito grande”, desabafou.

APRENDIZADO TECNOLÓGICO

O engenheiro mecânico e consultor em emissão veicular e transporte sustentável, Olímpio Alvares, que é membro titular do Comitê de Mudança do Clima da Prefeitura de São Paulo e coordenador de sua Comissão de Transportes e Energias Renováveis, concorda que a forma mais viável de atender à legislação é com o ônibus movido à bateria, tendo em vista as dificuldades do trólebus com a linha aérea.

Entretanto, de acordo com o consultor, é preciso que os veículos elétricos ofereçam 100% de segurança aos usuários e estejam operando perfeitamente, assim como os movidos a diesel. “O ônibus a bateria ainda está em franco desenvolvimento; estamos observando um aprendizado tecnológico, com um veículo sem autonomia comprovada para uma cidade como São Paulo, que vai exigir investimentos para a construção de infraestrutura e readequação das garagens para abastecimento, além – é claro – do preço dos veículos elétricos, que podem custar o dobro de um similar a diesel”.

A questão é séria, acrescenta Olímpio. “Imagine se uma empresa com uma frota de 300 ônibus for recarregar à noite todos os seus carros ao mesmo tempo. Certamente haveria queda de energia no entorno, deixando tudo no escuro!”

Para Olímpio, o investimento inicial com infraestrutura, energia e aquisição dos ônibus elétricos, se diluído ao longo de 10 anos, seria competitivo, pois o custo da energia é mais baixo. “Entretanto, os operadores têm um problema atual, que é preço dos veículos, uma vez que eles não contam com linha de crédito e fundos internacionais para a sua aquisição. Resumindo, os operadores do transporte público estão em uma sinuca de bico, impedidos de chegar à meta estabelecida com segurança técnica e operacional.”

Segundo o consultor, além do entendimento, como forma de resolver esse impasse, seria importante ajuste, flexibilização no cronograma, com a quebra do rigor das metas intermediárias e a permanência da meta final em 2020. “Isso porque certamente vai haver amadurecimento das tecnologias, com conseqüente diminuição do preço das baterias e do preço dos veículos, além de maior autonomia”, acredita Olímpio.

POLUIÇÃO: AFINAL, QUEM É O GRANDE VILÃO?

Por determinação de Lei, os ônibus devem cumprir metas rigorosas para eliminar a emissão de poluentes na atmos-

fera no período de duas décadas. Isso implica a troca de tecnologias que utilizam combustível fóssil por outras não poluentes. Para atender à determinação, no momento, a opção mais viável seria o ônibus elétrico, ainda não maduro o suficiente para rodar em uma cidade como São Paulo, além dos vultosos investimentos necessários.

Embora válida, a Lei nº. 16.802, que busca melhor qualidade de ar e de vida para a população, não contempla

outros tipos de veículo como os automóveis e caminhões, que emitem muito mais CO₂ e NO_x, como apontado nos gráficos a seguir.

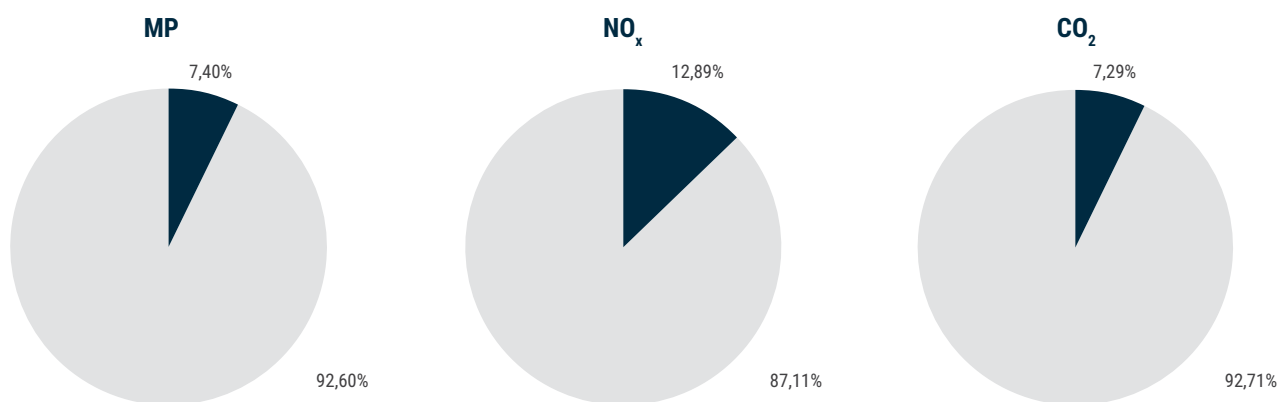
Comparando os automóveis, as motocicletas, os caminhões, as vans/camionetes, os ônibus e micro-ônibus urbanos e outros tipos de ônibus, os caminhões são os campeões na emissão de MP (43,40%), NO_x (37,18%) e CO₂ (29,71%).

EMIÇÃO DE MP/NOX/CO2

Frota Circulante	MP		NO _x		CO ₂	
	Emissões (Toneladas x Ano)	Percentual	Emissões (Toneladas x Ano)	Percentual	Emissões (Toneladas x Ano)	Percentual
Automóveis	52	4,63%	8.465	20,10%	5.407.990	28,10%
Motocicletas	22	1,96%	614	1,46%	362.496	1,88%
Caminhões	487	43,40%	15.660	37,18%	5.717.640	29,71%
Vans/Camionetes	167	14,88%	1.934	4,59%	2.757.582	14,33%
Ônibus e Micro-ônibus (Urbano)	83	7,40%	5.430	12,89%	1.402.892	7,29%
Outro Ônibus	311	27,72%	10.011	23,77%	3.596.419	18,69%
TOTAL	1.122	100,00%	42.114	100,00%	19.245.019	100,00%

FONTE: RELATÓRIO DE EMISSÕES VEICULARES NO ESTADO DE SÃO PAULO - CETESB (EDIÇÃO 2016) E INVENTÁRIO NACIONAL VEICULAR DO MMA

EMIÇÕES COMPARADAS – MP/NOX/CO2



■ ÔNIBUS E MICRO-ÔNIBUS URBANOS ■ OUTROS VEÍCULOS (AUTOS/CAMINHÕES/MOTOS)

FROTA MENOS POLUENTE



Despoluir, o programa ambiental do transporte, vistoria em 2017 mais de quatro mil ônibus

A

s questões ambientais são cada vez mais importantes dentro das organizações. No setor de transporte não é diferente. Há mais de 10 anos, o Despoluir – Programa Ambiental do Transporte, gerido atualmente pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), vem contribuindo para a contenção das emissões veiculares no estado de São Paulo.

Somente em 2017 foram aferidos 4.576 ônibus, de 53 empresas, localizadas em 39 cidades das Regiões Metropolitanas de São Paulo, Baixada Santista, Campinas, Sorocaba e São José dos Campos.

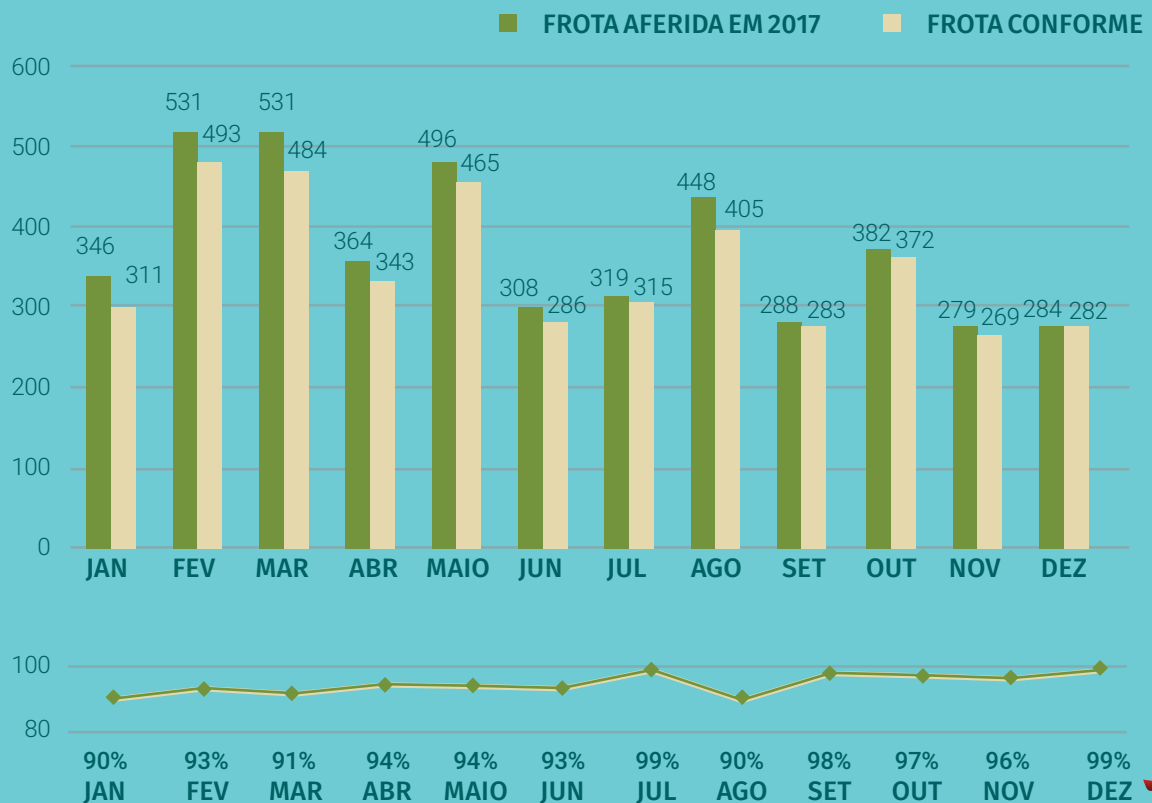
Desse total, 94% estavam em conformidade com a legislação ambiental. Isso comprova a preocupação das empresas em oferecer cada vez mais um transporte de boa qualidade e sustentável, além de bem-estar e saúde dos trabalhadores do setor.

De acordo com o *consultor técnico do Despoluir pela FETPESP, João Carlos Sanches Pereira*, o programa

visa reduzir a emissão de poluentes da frota, aprimorar a gestão ambiental das empresas e possibilitar uma mudança de comportamento dos agentes responsáveis. “Por isso, não nos limitamos às inspeções mecânicas e elétricas”, explica. “Vamos além e ministramos palestras nas próprias garagens, com o intuito de conscientizar os colaboradores a adotarem um comportamento voltado para a preservação do meio ambiente e para a redução dos impactos causados pela atividade transportadora.”

O programa gera uma série de benefícios, tendo em vista que os resultados da medição possibilitam às empresas agirem preventivamente no controle de emissões e no uso racional do combustível. Além disso, propicia melhoria na imagem da empresa perante seus fornecedores, clientes e comunidades.

A adesão ao Despoluir é gratuita para as empresas vinculadas à FETPESP. Basta apenas que os interessados enviem um e-mail para o seguinte endereço: ambiental@setpesp.org.br. Mais informações podem também ser obtidas pelo telefone (11) 3179-1077.



NÓS SOMOS O TRÂNSITO

É o tema do Movimento Maio Amarelo para 2018

A

4ª edição do **Movimento Maio Amarelo** tem como tema **Nós somos o trânsito**, cujo objetivo é conscientizar a sociedade da urgência da redução do número de mortes e feridos graves no trânsito. A iniciativa propõe uma reflexão sobre uma nova forma de encarar a mobilidade. Trata-se de um estímulo a todos os motoristas, pedestres e passageiros, para que optem por um trânsito mais seguro.

De acordo com o **diretor-presidente do OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária e ide-**

alizador do Movimento Maio Amarelo, José Aurelio Ramalho, 90% dos acidentes são motivados por falhas humanas como imperícia, imprudência e desatenção. “Somos os responsáveis pelos nossos atos no trânsito e ter consciência clara disso é um dos caminhos para a reversão desse triste cenário”, ressalta.



No ano passado, o Movimento teve a adesão tanto no Brasil quanto em 26 países. Diversas cidades e capitais, empresas públicas e privadas, nacionais e internacionais, promoveram mais de quatro mil ações com foco na prevenção dos acidentes.

Este ano, a ideia é mobilizar um número ainda maior de pessoas em prol da paz no trânsito. Para isso, o site do OBSERVATÓRIO (www.maioamarelo.com) disponibiliza aos interessados as peças publicitárias com o tema do Maio Amarelo de 2018. No encerramento da campanha, no dia 28 de junho, serão premiadas as empresas e entidades que mais disseminarem os conceitos e práticas propostas pelo Maio Amarelo.

LEI PRETENDE DIMINUIR PELA METADE AS MORTES NO TRÂNSITO

O

índice de mortes no trânsito deve ser reduzido pela metade num prazo de dez anos. Esse é o objetivo do **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans)**, criado pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. De acordo com o texto, a meta é, ao longo de dez anos, reduzir pela metade o índice de mortes por grupos de habitantes e o índice de mortos no trânsito por grupos de veículos.

O Pnatrans deve ser elaborado em conjunto pelos órgãos de saúde, de trânsito, de transporte e de justiça. Deverá conter mecanismos de participação da sociedade em geral na consecução das metas estabelecidas; ampla divulgação das ações e procedimentos de fiscalização, das metas e prazos definidos, bem como a previsão de campanhas de informação, esclarecimento, educação e conscientização.

As metas serão fixadas pelo Contran para cada um dos estados da Federação e para o Distrito Federal. Elas serão divulgadas em setembro, durante a Semana Nacional de Trânsito. Já os índices serão anunciados oficialmente até o dia 31 de março de cada ano.



O RISCO DO TRANSPORTE CLANDESTINO CONTINUA

A

tuando em todas as regiões do País, chamados de Piratas, Genéricos, Alternativos, Complementares ou Inovadores, os transportadores clandestinos são, na realidade, ilegais, pois atuam ao arripio da Lei, camuflando as suas atividades irregulares das mais diversas formas.

Travestidos de serviço de fretamento, como se realizassem transporte contratado para grupos fechados de pessoas; agências de turismo; táxis ou falsos caronas, esses ilegais invadiram o País, de norte a sul.

Contando com fatores favoráveis representados por liminares concedidas pela Justiça, com base em falhas da legislação, fiscalização deficiente por falta de infraestrutura física e de recursos humanos, sonegação de impostos, desrespeito à legislação trabalhista e bem por isso praticando preços aviltados em relação ao transporte regular e desobedecendo às regras básicas de operação, essa atividade cresce de forma exponencial.

Segundo noticiado pela imprensa, somente no Norte de Minas Gerais, principal acesso aos estados do Nordeste utilizado pelos ilegais, rodam cerca de 50 ônibus clandestinos/dia, representando 30% do mercado e um faturamento estimado de mais de R\$ 100 milhões.

Dessa forma, seduzido por rapidez e preço inferior da passagem, o usuário embarca nesse transporte sem considerar os riscos de viajar em veículos sem qualquer vistoria ou controle dos órgãos responsáveis, carentes de manutenção adequada, com excesso de lotação, sem itinerário definido, dirigidos por motoristas sem treinamento e cumprindo excesso de jornada.

O resultado dessa opção do usuário, a princípio, mais rápida e econômica, é trágico, são os vários acidentes de trânsito, com grande número de mortos e feridos noticiados quase diariamente pela mídia, causados, entre outros motivos, pelas estradas precárias, excesso de velocidade e cansaço do motorista.

Urge, então, que os atores integrantes do transporte de passageiros, poderes concedentes, empresas transportadoras e passageiros, no âmbito de suas possibilidades, direitos e deveres, adotem providências para mitigar esses riscos, reduzindo a atuação do transporte ilegal.

Cabe aos poderes concedentes federais, estaduais e municipais dotar seus órgãos de fiscalização da infraestrutura necessária à intensificação desse trabalho fundamental no campo, agindo tanto nos locais de saída do transporte, como ao longo dos trajetos em rodovias.

Às empresas operadoras cumpre denunciar, diuturnamente, aos poderes responsáveis a ocorrência de transporte ilegal na sua área de atuação, bem como adotar providências de melhorias operacionais que resultem em reconquista do passageiro perdido e, se possível, promover campanhas de conscientização sobre o risco de utilizar o clandestino.

E o passageiro, por sua vez, deve tomar ciência dos riscos envolvidos e deixar de optar pelo uso do transporte irregular e assim retornar ao sistema oficial, no qual desfruta de todas as garantias necessárias a uma viagem tranquila. 🚦

TRANSPORTE PÚBLICO É A SOLUÇÃO!



ENERGIAS RENOVADAS

Empresários e profissionais do setor de transporte de passageiros celebram o final de mais um ano de grandes desafios



Final de ano. Encerramento de mais um ciclo. Hora de renovar as energias e as esperanças de que 2018 será um ano melhor. Imbuídos desse espírito, estiveram reunidos no dia 14 de dezembro, na sede da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), representantes dos Sindicatos da base territorial da Federação e de suas respectivas empresas associadas. O momento foi marcado pela confraternização dos empresários e profissionais do setor, que aproveitaram a ocasião para uma salutar integração, conforme fotos a seguir.



“Reunir-se é um
começo, permanecer
juntos é um progresso,
e trabalhar juntos
é um sucesso”

Henry Ford



“Coisas incríveis no mundo dos negócios nunca são feitas por uma única pessoa, e sim por uma equipe”

Steve Jobs





“Você pode sonhar,
criar, desenhar e
construir o lugar mais
maravilhoso do mundo,
mas é necessário ter
pessoas para transformar
seu sonho em realidade”

Walt Disney





“A chave do sucesso nos negócios é perceber para onde o mundo está indo e chegar lá primeiro”

Bill Gates





EMPRESAS DE ÔNIBUS INCORPORAM NOVOS VEÍCULOS A SUAS FROTAS

Investimentos garantem viagens mais confortáveis e seguras

V

isando propiciar cada vez mais um serviço de excelência, inúmeras empresas vêm investindo na aquisição de novos veículos mais modernos, com tecnologia de ponta, dotados de inúmeros recursos e – por que não dizer – mais bonitos. Pelas estradas por onde rodam chamam a atenção pelo porte e *design* arrojado.

Em dezembro de 2017 a Empresa Cruz, com sede em Araraquara, dando continuidade ao plano de renovação de sua frota, incorporou mais 15 novos ônibus rodoviários, ano de fabricação e modelo 2017. Os veículos Marcopolo Paradiso G7 1350, padrão da empresa, têm chassi Scania K360.

A apresentação dos novos veículos aconteceu no dia 21 de dezembro em uma cerimônia na garagem de Araraquara, com a presença do diretor da empresa, colaboradores e convidados. Também esteve presente o padre da Comunidade de Santo Antonio, que abençoou os ônibus, os colaboradores e convidados.



FOTO: DIVULGAÇÃO



PÁSSARO MARRON DISPONIBILIZA NOVO SERVIÇO

Para atender aos usuários que buscam mais conforto e comodidade em suas viagens, a **Empresa de Ônibus Pássaro Marron** passou a oferecer em dezembro um novo serviço: o ônibus Executivo, que fará o percurso entre a capital paulista e a cidade de São José dos Campos. Para isso, adquiriu dois novos ônibus da Marcopolo, modelo Paradiso 1200, com chassi Mercedes-Benz O-500 RS e capacidade para transportar 42 passageiros.

Os veículos foram fabricados pela Marcopolo com configuração exclusiva para a empresa. São equipados com poltronas semileito de couro ecológico com descansa-pernas; sistema de cromoterapia com luzes ao longo do interior, que aumenta o conforto visual; programação especial em vídeo que pode ser assistido em três monitores instalados no salão e carregadores individuais USB para celulares e notebooks.

Com 14 metros de comprimento, os ônibus Paradiso 1200 da Pássaro Marron contam também com câmera de marcha à ré, sistema de ar-condicionado, piso amadeirado, geladeira e sanitário. As poltronas possuem acesso individual a dois canais de áudio e à internet com sistema Wi-Fi 4G. Os veículos oferecem ainda iluminação no piso para deslocamento noturno que serve também como rota de emergência.

A empresa também adquiriu 20 novos ônibus modelo Paradiso 1050, com 14 metros de comprimento, chassi Mercedes-Benz O-500 e capacidade para transportar 50 passageiros. Os veículos são equipados com sistema de ar-condicionado, poltronas executivas revestidas em tecido e sistema audiovisual com monitores instalados no salão de passageiros.

Para maior agilidade, os usuários têm à sua disposição guichês e totens exclusivos para a aquisição de passagens, além de facilidade no embarque.



EXPRESSO ITAMARATI, RENOVAÇÃO ANUAL

A **Expresso Itamarati**, sediada em São José do Rio Preto, é a responsável pela maioria das linhas de transporte da região Noroeste paulista. Com uma frota de aproximadamente 700 ônibus, mantém uma política de renovação permanente, de forma que proporcione maior conforto, segurança e comodidade para os clientes.

A empresa começou o ano com 20 novos veículos. Desse total, 18 são do modelo G7 Paradiso 1200, da Marcopolo, na configuração Executivo, com 14 metros, chassi Mercedes-Benz O-500, com 42 lugares e maior espaçamento entre as poltronas, além de conexão 4G. Esses veículos atenderão às linhas que fazem o percurso do interior para a capital.

A Expresso Itamarati também adquiriu dois novos veículos Leito Cama Premium. Os ônibus são equipados com Wi-Fi e sistema de entretenimento com a conexão via celular, pelo qual o cliente acessa o 4G do veículo, baixa o aplicativo e navega pelo menu de filmes e músicas. Os veículos têm cortinas privativas, poltrona leito total, capacidade para 26 passageiros e vão fazer a linha Santa Fé do Sul x São Paulo.

Para maior comodidade e facilidade no embarque e desembarque, os viajantes contam com salas vips, em diversas localidades, e um programa de fidelidade com passagens bônus e reservas com prazos variados. 🍷

INSPEÇÃO VEICULAR OBRIGATÓRIA

Vistoria visa a veículos com mais de três anos e verificará as condições de segurança e de emissão de poluentes.

A

inspeção técnica veicular passará a ser obrigatória em todo o Brasil até 31 de dezembro de 2019. A Resolução 716, de 30/11/2017, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) tem como objetivo verificar as condições de segurança e de emissão de poluentes e de ruído dos veículos e será pré-requisito para o licenciamento anual.

A medida tem como foco os veículos com mais de três anos e visa evitar acidentes decorrentes da falta de manutenção. A exigência já era prevista pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), mas ainda não havia sido regulamentada.

De acordo com a instrução do Contran, cada Detran deverá apresentar até 1º de julho de 2018 um cronograma para começar a implantar a inspeção. Até 31 de dezembro de 2019, o programa deve estar operando em todos os estados. A vistoria deverá ser feita pelo próprio Detran ou então por empresas credenciadas, com equipamentos aprovados pelo Inmetro.

VEÍCULOS OBRIGADOS A FAZER A INSPEÇÃO

A inspeção deve ser realizada a cada dois anos em todos os veículos da frota, conforme cronograma a ser definido pelo Departamento de Trânsito (Detran) de cada ente federativo.

Veículos particulares novos, de até sete lugares, ficarão isentos nos primeiros três anos de vida, desde que não tenham modificações e não se envolvam em acidentes com danos médios ou graves.

Para os de propriedade de empresas (pessoa jurídica), a isenção será nos dois primeiros anos.

A inspeção será semestral para veículos de transporte escolar e anual para os de transporte rodoviário internacional de cargas ou passageiros. Modelos de coleção ou de uso militar estão isentos.




APROVAÇÕES E REPROVAÇÕES

No primeiro ano de operação da inspeção técnica veicular, serão reprovados os veículos que apresentarem defeitos muito graves ou graves no sistema de freios, em pneus, rodas ou nos equipamentos obrigatórios ou, então, que estiverem utilizando equipamentos proibidos. Também não receberão o certificado veículos reprovados na inspeção de controle de emissão de gases poluentes e ruídos.

No segundo ano de operação, veículo com defeito grave no sistema de direção também será reprovado.

A partir do terceiro ano de operação do Programa de Inspeção Técnica Veicular, serão reprovados todos os veículos que apresentarem qualquer defeito classificado como defeito muito grave ou defeito grave para os itens de segurança, ou não atenderem aos parâmetros estabelecidos pelo Conama para emissão de gases poluentes e ruído.

Caso haja a reprovação, o proprietário do veículo será comunicado dos defeitos e caberá a ele fazer os reparos necessários. Depois disso, ele deverá se apresentar para uma nova inspeção. A primeira reinspeção será isenta da remuneração do serviço no mesmo operador, desde que obedecidos os prazos estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito responsável. 

BOA AVALIAÇÃO NOS TERMINAIS URBANOS DE SÃO PAULO



Pouco mais de dois anos após o contrato firmado com o Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss), para a gestão de 29 terminais urbanos da capital paulista, a Socicam comemora os resultados alcançados e comprovados em nova pesquisa realizada para avaliar a evolução da qualidade dos serviços no último ano.

A pesquisa ouviu homens e mulheres que utilizam os empreendimentos três dias ou mais em uma só semana. Foram analisados 21 serviços oferecidos nos 15 maiores terminais urbanos da cidade de São Paulo e entre os itens mais bem avaliados ficaram atendimento, limpeza, organização e localização.


Os terminais Pinheiros, Sacomã e Cachoeirinha mantiveram suas posições e foram os mais bem avaliados na pesquisa. Na zona sul da cidade, o destaque foi para os terminais Jardim Ângela e Capelinha. Nesses locais, o nível de satisfação dos usuários cresceu cerca de 26,5%.

Com a pesquisa, também foi possível conferir o resultado bastante positivo após a grande reforma e instalação de catracas para controle de acesso no Terminal Lapa. As mudanças fizeram o nível de satisfação dos usuários saltar da 10ª para a 4ª posição e, devido ao sucesso, outros terminais já estão recebendo o mesmo padrão de serviço. No último mês de novembro, por exemplo, o Terminal Cidade Tiradentes inaugurou as novas instalações e o sistema de controle de acesso por catracas.

À frente da Divisão Terminais Urbanos, Marcílio Bovolini comenta os resultados atingidos. “Pela grandeza e importância de cada terminal, são muitos os desafios que implicam a gestão desses locais. Os nossos funcionários seguem na linha de frente diariamente e nos orgulhamos da dedicação, do comprometimento e profissionalismo para atender aos 2 milhões de passageiros que utilizam os terminais todos os dias. Por diversas vezes recebem até da

população o reconhecimento pelo trabalho executado”, afirma o diretor, ao lembrar-se da última situação que ganhou repercussão até na mídia.

A lembrança se deve à história de uma gestante de 24 anos que deu à luz a um menino com o auxílio de dois controladores do Terminal Santo Amaro. O atendimento rendeu matérias na TV e os colaboradores Karla Gracieli e Bruno Moraes de Souza puderam relatar o acontecido. Além do agradecimento emocionado dos familiares da jovem, o acontecimento ainda rendeu um convite para que os colaboradores da Socicam fossem padrinhos de batismo do pequeno Benjamin.

Com o objetivo de atender indiscriminadamente bem a todos, os terminais Amaral Gurgel, Campo Limpo, Tiradentes e Sacomã receberam novo controle de acesso aos bicicletários. Para garantir mais segurança aos ciclistas, a Socicam passou a realizar um cadastro básico, que solicita alguns dados dos usuários antes de liberar o acesso ao serviço. A ideia é estender o projeto para outros terminais urbanos e também para as estações do Expresso Tiradentes. 





SIMULADOR DE DIREÇÃO

O Sest Senat disponibiliza importante recurso para o treinamento de motoristas profissionais

0

Serviço Social do Transporte e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) vêm disponibilizando às empresas operadoras do transporte de passageiros e de cargas um importante instrumento chamado simulador de direção. Trata-se de um recurso utilizado no treinamento dos motoristas profissionais, que visa aprimorar a forma de condução do veículo, de modo que ela seja cada vez mais segura e econômica.

De acordo com informações da entidade, utilizar simuladores na capacitação de profissionais habilitados possibilita criar situações pelas quais o motorista talvez não tenha passado, mesmo tendo bastante tempo de condução, e proporciona a vivência de inúmeras situações que não seriam possíveis em um treinamento real. A proposta pedagógica dos cursos que utilizam os simuladores permite acompanhar o desempenho e a evolução dos alunos em tempo real.

O projeto, que teve início em 2016, já conta com cerca de 80 simuladores instalados em várias unidades de todo o Brasil. A previsão, segundo dados do SEST SENAT, é que, até 2019, outros 130 equipamentos estejam em funcionamento. Essa ampliação do projeto contará com investimento de quase R\$ 90 milhões.

CURSOS OFERECIDOS

Atualmente, o SEST SENAT oferece 30 cursos que são realizados nos simuladores de direção instalados nas diversas unidades localizadas em todo o País. Os conteúdos estão divididos em dois módulos: ônibus e caminhão/carreta. Para atender às diferentes necessidades dos transportadores, são oferecidos treinamentos com carga horária variável entre 8 e 22 horas.

Para o aperfeiçoamento dos motoristas de ônibus são oferecidos os seguintes cursos:

- Condução em situações de risco no tráfego;
- Condução em situações de risco sob condições diversas;
- Segurança no transporte de passageiros;
- Normas de condução e legislação de passageiros;
- O uso de sistemas de tecnologias embarcadas no veículo;
- O uso de dispositivos de tecnologias embarcadas;
- Manobra do veículo em condições urbanas;
- Manobra do veículo em condições rodoviárias.

ONDE FAZER?



No estado de São Paulo os cursos com o simulador de direção estão disponíveis nas seguintes unidades do SEST SENAT:

SEST SENAT

- | | |
|-----------------------|-------------------------|
| • Araçatuba | • Rio Claro |
| • Araraquara | • Santo André |
| • Bauru | • São José do Rio Preto |
| • Campinas | • Parque Novo Mundo |
| • Guarulhos | • Vila Jaguara |
| • Piracicaba | • São Vicente |
| • Presidente Prudente | • Sorocaba |
| • Ribeirão Preto | • Taubaté |

FONTE: [HTTP://WWW.SEESTSESTAT.ORG.BR/
PAGINAS/SIMULADOR-DIRECAO](http://www.sestsenat.org.br/paginas/simulador-direcao) 

ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO DE NEGÓCIOS


Pós-graduação é gratuita para executivos e gestores de empresas associadas ao Sistema CNT

Estão abertas as inscrições para a Especialização em Gestão de Negócios, uma pós-graduação *lato sensu* gratuita destinada a executivos e gestores de empresas de transporte de todos os modais associados ao Sistema CNT. O curso é regulamentado pelo Ministério da Educação e visa capacitar os profissionais nas mais modernas técnicas de gestão de negócios, bem como desenvolver as competências necessárias para tornar o setor mais competitivo.

Com carga horária total de 370 horas, a pós-graduação integra o Programa Avançado de Capacitação do Transporte, coordenado pelo Instituto de Transporte e Logística (ITL) e promovido pelo SEST SENAT. A duração é de aproximadamente 14 meses, com encontros presenciais e a distância. Os custos com transporte, hospedagem e alimentação são de responsabilidade dos alunos.

A especialização é ministrada pela Fundação Dom Cabral (FDC), instituição que está entre as melhores escolas de negócios do mundo, segundo o *ranking* de Educação Executiva 2017 do jornal britânico Financial Times.

Em São Paulo estão previstas duas turmas para 2018: uma com início em 16 de abril (inscrição até 9 de março) e a outra no dia 10 de setembro (inscrição até 27 de julho). Também haverá turmas em Brasília, Belo Horizonte, Vitória (ES), Fortaleza, Campo Grande, Florianópolis, Curitiba e Manaus.

Mais informações podem ser obtidas no site <http://www.itl.org.br/Paginas/LatoSensu/lato-sensu>. As inscrições estão disponíveis no endereço <http://app3.sestsenat.org.br/gcctl/default>. 

CIRCULAR SANTA LUZIA ESTIMULA QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL


Projeto premia funcionários que participam de treinamentos, cursos e palestras por conta própria

Maior produtividade, criatividade e motivação são apenas alguns dos benefícios proporcionados pelo treinamento e capacitação dos profissionais. Partindo desse princípio, a Circular Santa Luzia vem incentivando seus profissionais, independentemente da

área de atuação, a participarem voluntariamente de eventos que promovam seu crescimento profissional e pessoal.

No início deste ano a empresa implantou o projeto *Sua qualificação ganha prêmios*. Para participar, o funcionário deverá realizar – de forma espontânea – um curso, palestra ou capacitação com carga horária mínima de quatro horas. Para isso, há várias instituições que oferecem diversos cursos a distância, como o SEST SENAT, SESI E SENAI.

De acordo com Elisângela Carla Garcon, do setor de Recursos Humanos da Circular Santa Luzia, “não poderão participar do projeto eventos obrigatórios para o exercício da atividade como, por exemplo, o curso de Transporte Coletivo de Passageiros para a função de motorista; treinamentos solicitados pela empresa para qualquer função e se para a realização do curso for gerada uma ausência do trabalho sem ser a pedido da empresa”.


Cada certificado de conclusão vale um cupom para sorteio, que será realizado após o dia 10 de cada mês. No mínimo haverá sorteio de um prêmio mensal, que será divulgado com antecedência pelos meios de comunicação da empresa. 

SCANIA E NORTHVOLT INVESTEM EM ELETRIFICAÇÃO DE VEÍCULOS PESADOS

A

Scania anunciou recentemente uma parceria com a fabricante sueca Northvolt para desenvolver e comercializar tecnologia de células de bateria para veículos comerciais pesados na Europa. Trata-se de mais um passo da empresa em direção ao transporte sustentável, desta vez com foco em eletrificação. Os investimentos devem ser de cerca de 10 milhões de euros.


De acordo com o *presidente e CEO da Scania, Henrik Henriksson*, a eletrificação desempenhará um papel fundamental na mudança para um sistema de transporte livre de combustíveis fósseis. “Com a Northvolt como parceira, acreditamos que podemos conquistar grandes progressos nessa área”, completa.

Segundo informações da Scania, a produção de células de bateria requer uma grande quantidade de eletricidade e a Suécia oferece um sólido e econômico fornecimento de energia verde. Para a fabricante, o país é, portanto, adequado para a produção de baterias sustentáveis em grande escala. 

ITAIPU INAUGURA CENTRO DE INOVAÇÃO EM MOBILIDADE ELÉTRICA

A


Itaipu Binacional inaugurou dia 16 de janeiro um Centro de Inovação em Mobilidade Elétrica Sustentável (CI-MES). Localizado dentro da Usina, em Itaipu – Foz de Iguaçu, em frente ao Centro de Pesquisa, Desenvolvimento e Montagem de Veículos Elétricos (CPDM-VE), tem uma estrutura de mais de três mil metros quadrados de área construída e conta com laboratórios, oficinas, ferramentaria e *showroom*, entre outros espaços.

O Centro terá como foco pesquisa e inovação, especialmente na área de armazenamento de energia. Ali, será desenvolvida a segunda geração da bateria de sódio com tecnologia nacional, em parceria com a Fundação Parque Tecnológico Itaipu (FPTI); sistemas inteligentes de armazenamento de energia, com aplicação em áreas isoladas; e soluções para gestão de energia e mobilidade. 

NOVO VEÍCULO ELÉTRICO AUTÔNOMO DA TOYOTA

A

Toyota apresentou no dia 8 de janeiro um novo conceito de veículo elétrico sem motorista, chamado e-Palette, que poderá ser usado em diferentes setores comerciais. Trata-se de minivan que pode atender ao comércio varejista, entregar pizzas ou ser utilizada como veículo para deslocamentos urbanos compartilhados por várias pessoas. A ideia é oferecer em um mesmo veículo diversas aplicações personalizadas.

De acordo com o presidente da Toyota, Akio Toyoda, “hoje você tem que ir até as lojas. No futuro, com o e-Palette, a loja vai até você”. O projeto é feito em parceria com várias empresas, como Amazon, Pizza Hut, Mazda, Uber e DiDi, principal aplicativo de transporte de passageiros da China. A Toyota pretende lançar o E-Palette até os Jogos Olímpicos de 2010. 



BANCO MERCEDES-BENZ LANÇA SEGURO PARA ÔNIBUS

Voltado para veículos rodoviários, oferece opções de seguro de casco e responsabilidade civil facultativa

0

Banco Mercedes-Benz, por meio da Mercedes-Benz Corretora de Seguros e em parceria com a Essor Seguros, está oferecendo operações de seguro para ônibus. O seguro cobre veículos rodoviários da Mercedes-Benz e de outras marcas, zeros quilômetros ou usados. “Estamos trabalhando para, em um futuro próximo, ampliar a oferta para os ônibus

urbanos”, afirma Marcello Larussa, gerente de Seguros do Banco Mercedes-Benz. “Dessa forma, seguimos nossa estratégia de ampliar ainda mais nosso portfólio de seguros, que até então cobria caminhões e vans”, completa.

O seguro do Banco Mercedes-Benz oferece ainda as opções de seguro de responsabilidade civil facultativa e de casco, que garantem indenização em caso de colisão, incêndio, roubo e furto. Além disso, há cerca de outros 20 tipos de coberturas adicionais que se aplicam às mais diversas situações. 🚩

FOTO: DIVULGAÇÃO

BNDES FINANCIARÁ 100% DO VALOR DE VEÍCULOS PARA MICROS, PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS

0

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) anunciou que passará a financiar, por meio da linha BNDES Finame, até 100% do valor de ônibus e caminhões adquiridos por micros, pequenas e médias empresas (MPMEs). Antes, a participação do banco se limitava a 80% do total. Para os demais produtos, a participação do BNDES no financiamento a MPMEs pode chegar até a 80%.

A classificação de porte das empresas também mudou: agora o limite máximo de faturamento das pequenas empresas subiu de R\$ 3,6 milhões para R\$ 4,8 milhões. Já as empresas médias passam a ser aquelas que faturam entre R\$ 4,8 milhões e R\$ 90 milhões.

Visando suprir a necessidade de capital de giro das empresas, para garantir a continuidade de suas operações e apoiar a manutenção e criação de postos de trabalho no momento de recuperação da economia, o BNDES Giro teve a vigência prorrogada até 31 de dezembro de 2018. A dotação orçamentária é de R\$ 32 bilhões. Conforme o banco, as MPMEs são os principais tomadores do BNDES Giro.

O BNDES também divulgou a alteração do custo financeiro da Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP) pela Taxa de Longo Prazo (TLP), como referencial dos financiamentos para contratos firmados a partir de 1º de janeiro deste ano. 🚩

FONTE: BNDES

TELEFONE DA DÉCADA DE 20 UTILIZADO NA EFCJ E AO FUNDO AUTOMOTRIZ A GASOLINA DE 1917

CENTRO DE MEMÓRIA FERROVIÁRIA É ATRAÇÃO TURÍSTICA EM CAMPOS DO JORDÃO

Com apenas um ano de existência, o Centro de Memória Ferroviária de Campos do Jordão já recebeu mais de quatro mil visitantes atraídos pela história dessa centenária ferrovia. Construída no final do século 19, com o objetivo de transportar pacientes com tuberculose para tratamento, a ferrovia teve importância vital para o desenvolvimento econômico, social e cultural da região do Vale do Paraíba.

Com entrada gratuita, o espaço expõe uma rara automotriz movida a gasolina, que transportava passageiros entre Pindamonhangaba e Campos do Jordão. A viagem durava em média 12 horas. Construída em 1917, utilizou partes mecânicas do automóvel Berliet, de origem francesa, e em 1922 recebeu o motor Mercedes-Benz, permanecendo em uso até meados da década de 1960.

O acervo é composto ainda de telefones de parede, mobiliário de escritório, máquinas de escrever e de calcular, todos datados da década de 1920; relógios de ponto da década de 1950 e antigas ferramentas de manutenção de variadas épocas.

O local abriga também uma maquete ferroviária construída por funcionários da Estrada de Ferro Campos do Jordão (FCJ) na década de 1940, além de uma exposição permanente com textos e imagens sobre a história da ferrovia, distribuídos em oito totens.

O Centro de Memória Ferroviária está localizado no Parque do Capivari, em Campos do Jordão. Ele funciona às

sextas-feiras e aos sábados, das 9h às 11h30 e das 13h às 16h30. Mais informações podem ser obtidas pelo telefone (12) 3663-1531.

MELHORIAS CONSTANTES

Com o objetivo de proporcionar mais segurança à circulação dos trens, à travessia de pedestres e aos usuários, a EFCJ tem investido na melhoria da infraestrutura e desenvolvido um trabalho permanente de manutenção para recuperar e aprimorar a ferrovia, os trens e o entorno. Durante todo o ano passado foram realizadas inúmeras obras visando preservar esse patrimônio histórico e oferecer mais conforto aos usuários. Para facilitar e agilizar o acesso às informações sobre os serviços e atrações da empresa, a EFCJ também está disponibilizando um novo site (www.efcj.sp.gov.br).

DICAS DE PASSEIO

Atualmente, a Estrada de Ferro Campos do Jordão oferece os passeios no Bonde Turístico e Bonde Turístico Urbano, além das atrações do Parque do Capivari, como o teleférico, o pedalinho e o Centro de Memória Ferroviária. Para os turistas que desejam percorrer a planície rural de Pindamonhangaba há ainda o Trem Turístico de Piracuama. Outra opção é curtir o Parque Reino das Águas Claras. Em função das melhorias em andamento, temporariamente estão suspensos os Trem de Serra, o Trem de Mirante e o Centro de Memória Ferroviária de Pindamonhangaba. 🚩

LIVRO

NTU 30 Anos

A

Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) lançou no final de 2017, ano em que celebrou seu trigésimo aniversário, o livro NTU 30 anos. A publicação documenta a trajetória do transporte público por ônibus no Brasil nas três últimas décadas, apontando as principais mudanças ocorridas no período, o desenvolvimento do modal e as conquistas do setor.

O livro registra importantes avanços para o usuário como a criação do vale-transporte; a adaptação dos ônibus, para atender a pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida; o reconhecimento do transporte público como um direito social e a adoção de tecnologias que possibilitam o pagamento da passagem por meio eletrônico, o que proporciona maior segurança e conforto para o passageiro, entre outros.

Além da edição impressa, o conteúdo digital está disponível no endereço: ntu.org.br/Arquivo/2017/30AnosNTU_web2.pdf. 🚩



Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
200 páginas
Edição Isca Conteúdo

CARTILHA

Juntos podemos parar o abuso sexual nos transportes

O

Tribunal de Justiça de São Paulo lançou no início deste ano a cartilha Juntos Podemos Parar o Abuso Sexual nos Transportes. A publicação é o resultado de uma campanha que leva esse nome, promovida pelo Tribunal de Justiça de São Paulo, por empresas de transporte público e instituições parceiras. A iniciativa visa incentivar a denúncia, de modo que se inibam futuras iniciativas, e orientar vítimas e testemunhas de abuso sexual nos coletivos.

Além da veiculação de cartazes, vídeos e postagens nas redes sociais das instituições participantes, a campanha também promoveu seminários de sensibilização para funcionários das empresas de transporte, a fim de prepará-los para o atendimento às vítimas. Foram criados canais de atendimento e os agressores participaram do curso “Ponto Final”, para que repensem questões de gênero e não voltem a praticar tais condutas. 🚩



A cartilha está disponível no link: <http://www.tjsp.jus.br/Download/Comunicacao/Marketing/abuso/08.pdf>

PLATAFORMA



MobiliDADOS: indicadores para o aprimoramento das políticas de mobilidade

O

Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) lançou recentemente a plataforma MOBILIDADOS. Ela foi criada com o objetivo de promover o uso de dados nos processos de elaboração, participação e controle social de políticas de mobilidade e desenvolvimento urbano.

Por meio de suas funcionalidades é possível visualizar, comparar e acessar dados para 26 capitais de estados brasileiros, o Distrito Federal, 5 regiões metropolitanas e a região integrada de desenvolvimento do Distrito Federal e entorno. A plataforma MOBILIDADOS pode ser acessada no seguinte endereço: <http://mobilidados.org.br/> 🚩

13 A 15/MARÇO/2018

INTERMODAL SOUTH AMERICA 2018 – FEIRA INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA, TRANSPORTE DE CARGAS E COMÉRCIO EXTERIOR

Centro de Exposições São Paulo Expo

São Paulo – SP

www.intermodal.com.br

Considerada pelos executivos da indústria uma plataforma estratégica para a geração de novos negócios, a feira reúne, durante seus três dias de evento, os principais protagonistas do mercado internacional e nacional, promovendo negócios e parcerias, funcionando como uma plataforma para lançamentos, reforço de marca, *joint-ventures*, conteúdo, vendas e *networking*. 🚩

16 A 18/ABRIL/2018

SMART CITY BUSINESS AMERICA CONGRESS & EXPO (SCBAC&E)

Expo Center Norte Pavilhão Amarelo

São Paulo – SP

www.smartcitybusiness.com.br/2018

O evento, que tem como objetivo ampliar o debate sobre o desenvolvimento de metrópoles inteligentes e da melhoria da qualidade de vida, reunirá os principais líderes dos setores público e privado, além de especialistas em soluções tecnológicas, planejamento, gestão pública, segurança, mobilidade, conectividade e sustentabilidade.

O SCBAC&E terá um espaço de 6000m² para exposição, 80 expositores, 11 temas principais, seis sessões plenárias, 50 painéis e sessões paralelas, entre outros. Na área de transporte e mobilidade destacam-se os seguintes temas: Carro compartilhado, Carro Elétrico e Carro Autônomo, Gestão Estratégica de Transportes e Mobilidade, Infraestrutura de Transporte e Mobilidade Urbana, Mobilidade Alternativa, Mobilidade Elétrica, Sistema Inteligente de Transportes e Transporte Multimodal Urbano. 🚩

21 A 23/MARÇO/2018

5ª SEMANA UITP AMÉRICA LATINA

Centro Brasileiro Britânico

São Paulo – SP

www.latinamerica.uitp.org

A Semana UITP América Latina está em sua quinta edição e, mais uma vez, deve atrair cerca de 250 participantes, de nove países da América Latina e outras regiões. Durante três dias serão realizados vários eventos: o II Encontro para Autoridades de Mobilidade Urbana da América Latina (dia 21 de março), o 5º Seminário ITS – Sistemas Inteligentes de Transporte (dia 22 de março) e uma visita técnica à EMTU, em São Bernardo do Campo.

Entre os temas a serem discutidos estão: Inovação em projetos e contratos para a mobilidade; Como garantir o sucesso nas Parcerias Público-Privadas (PPP) para o setor de mobilidade; Abertura de dados: por que estamos abrindo para o Google e não para a sociedade?; 100 anos dos sistemas de pagamento – O que vem por aí?; Qual é o real sucesso da “mobilidade sob demanda”?; Planejando o futuro: os desafios impostos pelas tecnologias emergentes e o processo de inovação e Veículo Autônomo, ainda acreditamos que é ficção científica? 🚩

3/MAIO/2018

VII BRASIL NOS TRILHOS

Centro Internacional de
Convenções do Brasil (CICB)

Brasília – DF

www.antf.org.br/

A 7ª edição do Brasil nos Trilhos, uma realização da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), destina-se a gestores, engenheiros, técnicos, especialistas e analistas ferroviários, empresas fornecedoras do setor, Ministério dos Transportes, ANTT e demais entidades ligadas ao setor ferroviário. 🚩

UMA EVOLUÇÃO PARA O
TRANSPORTE PÚBLICO POR
TODOS OS CANTOS DO **BRASIL.**

TECNOLOGIA PARA VOCÊ,
TECNOLOGIA PARA TODOS.

De Curitiba a Natal. De Itajaí a Parauapebas.
Várias cidades do Brasil escolheram aprimorar
o transporte público através dos recursos
da Transdata Smart.

CONHEÇA NOSSAS SOLUÇÕES.
ACESSE: WWW.TRANSDATASMART.COM.BR
OU LIGUE: 19 3515.1100





NÓS SOMOS O TRÂNSITO