

ÔNIBUS^{SOU}



REVISTA DA FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE SÃO PAULO
NOVEMBRO/DEZEMBRO. 2020. EDIÇÃO 26

ORDEM E PROGRESSO

GIGANTE PELA PRÓPRIA NATUREZA

Crise deflagrada pela pandemia atinge fortemente o transporte coletivo de passageiros, que mais uma vez luta bravamente para garantir a continuidade de um serviço essencial

IMPORTUNAÇÃO SEXUAL AGORA É CRIME!

LEMBRE-SE: ÔNIBUS É LUGAR DE RESPEITO!



**ABUSADORES TÊM PENA
DE 1 A 5 ANOS DE PRISÃO.**

**Não se cale diante dos abusos:
DENUNCIE! FAÇA A DIFERENÇA!**

SE O ABUSO ESTÁ
OCORRENDO, **LIGUE:**

190
EMERGENCIAS/
POLÍCIA MILITAR

SE JÁ
OCORREU,
LIGUE:

180
CENTRAL DE
ATENDIMENTO
À MULHER

REALIZAÇÃO:



SEST SENAT

A LIGAÇÃO É GRATUITA.

#vá de ônibus vá seguro



As empresas
de ônibus estão
agindo para que
a sua viagem
seja segura
como sempre foi.



Veja o que a empresa que você
costuma utilizar em suas viagens
está fazendo no combate
ao coronavírus.

vadeonibusvaseguro.com.br



Perceba o risco, proteja a vida.

Mercedes-Benz
Referência em ônibus.



O ANO QUE NÃO ACABOU, 2020...

O ano de 2020 está chegando ao fim. Certamente, não podemos dizer que deixará saudade. Difícil como poucos. Subitamente, sem aviso prévio, fomos pegos de surpresa por um novo e devastador tipo de vírus que mudou totalmente os hábitos em todo o mundo.

No Brasil não foi diferente. De repente, a ordem do dia passou a ser “fique em casa”! Ruas desertas, comércios fechados, ônibus vazios e hospitais lotados. A saudade apertou forte. Afinal, para preservar a saúde dos amigos e familiares, era preciso manter distanciamento. Uma nova rotina se estabeleceu e ganharam força o *home office* e as reuniões virtuais.

O setor de transporte coletivo de passageiros sofreu um duro golpe, que será sentido ainda por um longo período. Com as medidas de distanciamento e isolamento social, as operadoras de ônibus em todo o país tiveram uma queda drástica na demanda. Isso causou uma enorme dificuldade financeira, já que as empresas dependem basicamente das tarifas pagas.

Para agravar a situação, o segmento ainda enfrenta forte concorrência dos transportes ilegais, que causam prejuízos financeiros não só para o setor, mas também para a sociedade, que perde com arrecadação de tributos. A retomada vem sendo lenta e gradual, mesmo porque o momento ainda é crítico, com o número de infectados aumentando dia a dia.

Visando garantir a continuidade da prestação desse importante serviço essencial, as operadoras não têm medido esforços e, mesmo com toda dificuldade financeira, vêm

investindo em tecnologia e procedimentos para sanitização e higienização dos veículos, de modo que preservem a segurança de seus clientes e colaboradores, bem como reconquistem a confiança do passageiro.

Já a **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)** tem atuado junto com as entidades representativas da categoria, no intuito de obter do governo federal e/ou estadual de São Paulo formas de compensação financeira, para cobrir o desequilíbrio econômico/financeiro do setor durante o período de pandemia.

Paralelamente, o **Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP)** vem agindo no combate ao transporte clandestino. Recentemente, fez um amplo e inédito levantamento sobre essas operações. O Inventário da Ilegalidade, como é chamado, mostra o número alarmante de viagens feitas em ônibus clandestinos, que colocam em risco não só a vida de quem utiliza esse tipo de transporte como daqueles que estão na estrada.

A pandemia também causou a suspensão por alguns meses da revista *Sou + Ônibus*, que agora retorna em formato digital. Assim como o setor de transporte de passageiros por ônibus, ela está cheia de disposição e energia para enfrentar os desafios dos próximos 365 dias.

Um brinde aos recomeços e feliz ano novo!

A EDITORA.



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

PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Mauro Artur Herszkowicz

VICE-PRESIDENTES RODOVIÁRIOS

Cláudio Nelson Calhau Rodrigues de Abreu
Robson Rodrigues

VICE-PRESIDENTES METROPOLITANOS

João Antonio Setti Braga
Luiz Augusto Saraiva
José Roberto Iasbek Felício

VICE-PRESIDENTES URBANOS

Belarmino da Ascensão Marta Júnior
Francisco Armando Noschang Christovam

CONSELHO FISCAL (TITULARES)

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

CONSELHO FISCAL (SUPLENTES)

Roberto Cancian
Júlio Luiz Marques

SOU + ÔNIBUS

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

PROJETO GRÁFICO E EDITORAÇÃO
Duo Design

CONSELHO EDITORIAL
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 o e-mail
entrepareses@uol.com.br

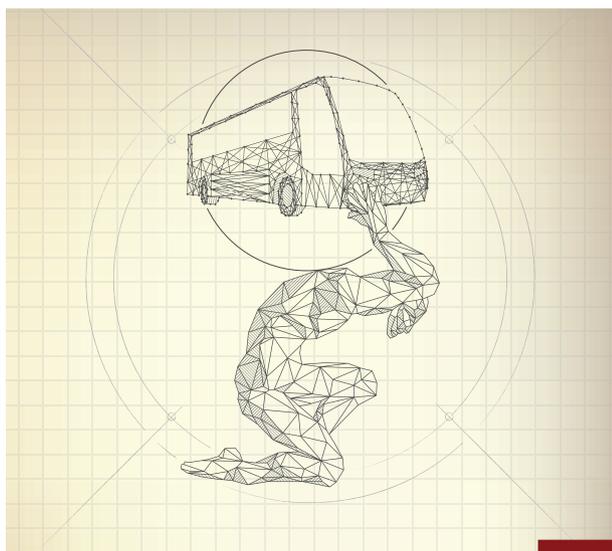
A Revista *SOU + ÔNIBUS* é uma publicação bimestral digital e está disponível no site www.fetpesp.org.br. Ela não se responsabiliza pelos conceitos emitidos nos artigos assinados ou por qualquer conteúdo comercial, este último de inteira responsabilidade do anunciante.

ENTREVISTA 6

Gentil Zanovello, presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP)

PONTO DE VISTA 10

Mauro Artur Herszkowicz, presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)

**MOBILIDADE URBANA 13**

Crise decorrente da pandemia exige esforço hercúleo das operadoras de transporte coletivo de passageiros

SEST SENAT 18

Suporte essencial aos profissionais durante a crise deflagrada pelo novo coronavírus

RESPONSABILIDADE SOCIAL 20

Ações solidárias em tempos difíceis

**22 TECNOLOGIA**

Soluções de biossegurança no combate à Covid-19

24 DESTAQUE

Viagem pelos 80 anos do SETPESP

**26 CONHEÇA**

Nova diretoria do SETPESP

27 ARTIGO

As plataformas digitais ou eletrônicas e o transporte ilegal

30 TRÂNSITO SEGURO

Inventário da Ilegalidade, um mapa do transporte clandestino

32 SUSTENTABILIDADE

FETPESP e prefeituras municipais, união em prol do desenvolvimento sustentável

34 ARTIGO

Lei Geral de Proteção de Dados e o transporte de passageiros

36 CIRCULANDO

Socorro, destino ideal para quem curte a natureza





GENTIL ZANOVELLO AFFONSO

PRESIDENTE DO SINDICATO DAS
EMPRESAS DE TRANSPORTES
DE PASSAGEIROS NO ESTADO
DE SÃO PAULO - SETPESP

“O SETPESP TEM
UMA FUNÇÃO SOCIAL
RELEVANTE, COM
GERAÇÃO DE MILHARES
DE EMPREGOS E
GRATUIDADES PARA
GRUPOS COMO IDOSOS”

0

empresário Gentil Affonso Zanovello assumiu em agosto a presidência do **Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP)** para o triênio 2020-2023. Essa tarefa não é nada fácil, tendo em vista a grande representatividade do SETPESP e a situação crítica pela qual o setor passa, principalmente em função da pandemia do novo coronavírus, que culminou com uma brusca queda na demanda de passageiros.

Em entrevista, Gentil, que atua há mais de 24 anos no setor, e é também diretor-superintendente da Expresso Itamarati, fala sobre dificuldades e desafios que o setor de transporte de passageiros vem enfrentando não só com a pandemia, mas também com a proliferação do transporte clandestino, que vem causando sérios prejuízos ao sistema e à própria operação.

QUAL É A REPRESENTATIVIDADE DO SETPESP?

GENTIL – O SETPESP reúne 70 empresas operadoras do sistema de transporte intermunicipal de passageiros no estado de São Paulo, regulado e fiscalizado pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP).

As empresas do SETPESP operam 1.148 linhas, com uma frota de mais de 5,5 mil ônibus, que transportam mais de 120 milhões de passageiros por ano, período em que são percorridos mais de 359 milhões de quilômetros, sempre com regularidade e atendendo a todos os municípios do estado de São Paulo.

A entidade representa os interesses do setor no que diz respeito a concessões e permissões para a prestação desses serviços de natureza pública e também defende um serviço que oferece segurança, conforto, garantia de transporte para as pessoas, além de ter uma função social relevante, com geração de milhares de empregos e gratuidades para grupos como idosos.

QUAL É O CENÁRIO ATUAL DO SETOR DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E COMO A PANDEMIA AFETOU O SEGMENTO?

GENTIL – Desde março, o movimento de passageiros apresenta queda acumulada de cerca de 60%. Para ser superado, esse desafio vai requerer uma atuação conjunta das empresas, dos órgãos gestores do sistema, do governo e da fiscalização, uma vez que parcela importante dessa queda provém, sobretudo, da utilização de transporte ilegal e clandestino, como o que é oferecido pelos aplicativos irregulares.

A própria pandemia, além de provocar redução expressiva de demanda, também foi responsável pelo aumento de custos operacionais, já que exigiu um novo protocolo de segurança, distanciamento e desinfecção que reduz o número de poltronas disponíveis e exige mais equipes de trabalho para a correta execução dessas medidas.

QUAIS MEDIDAS O SETPESP TOMOU PARA MITIGAR OS DANOS DECORRENTES DA PANDEMIA?

GENTIL – O SETPESP tem feito contatos com o governo do estado, apresentando a situação do setor e propondo medidas para que seja retomado o equilíbrio necessário, seguindo os mesmos critérios técnicos e objetivos aplicados ao sistema EMTU, propondo uma complementação de receita para manter a operação.

COMO VEM SENDO A ATUAÇÃO DO PODER PÚBLICO?

GENTIL – O poder público e as agências reguladoras têm cumprido com o importante papel de fiscalizar o sistema, além de coibir as empresas que operam de forma irregular. O grande problema é que empresas de aplicativos dizem que fazem fretamento de ônibus colaborativo, quando, na verdade, operam linhas regulares, desrespeitando a legislação e os órgãos reguladores e fiscalizadores. E é esse o motivo pelo qual o setor tem se manifestado de forma alinhada contra a atuação dessas novas plataformas.

O SENHOR ASSUMIU A PRESIDÊNCIA DO SETPESP EM MEIO A UMA CRISE SEM PRECEDENTES. QUAIS SÃO OS PRINCIPAIS DESAFIOS?

GENTIL – As principais pautas do setor são: combate à ilegalidade, recuperação de receitas, nivelamento tecnológico entre as empresas associadas, disseminação de conhecimento e regularização jurídica com o estado de São Paulo.

QUAIS SÃO AS PRIORIDADES DA SUA GESTÃO?

GENTIL – Internamente, no SETPESP, estão sendo adotados novos controles de *compliance*, um novo projeto de comunicação institucional, parcerias educacionais e de treinamentos e busca por excelência na prestação de serviços aos associados.

A CONSOLIDAÇÃO DO TELETRABALHO SERIA UM AGRAVANTE PARA O SETOR?

GENTIL – Há um movimento de retomada em curso das atividades presenciais em muitos segmentos, e existem muitos setores produtivos nos quais o teletrabalho ainda não é uma realidade. Há também outras tendências importantes que têm se consolidado, como os deslocamentos mais intensos para outras cidades, fora dos grandes centros, e a retomada de viagens, sobretudo, entre cidades e diferentes estados, a trabalho ou a lazer.

NO CENÁRIO ATUAL, É POSSÍVEL TER UM TRANSPORTE PÚBLICO EFICIENTE, BARATO E COM BOA QUALIDADE?

GENTIL – Sim, é possível oferecer segurança, conforto e garantia de transporte para os passageiros e para a sociedade de forma geral. São obrigações que as empresas do setor assumem nos modelos de concessões e permissões, em que existem também custos como taxas e impostos. Não há mágica: por trás de uma passagem muito barata, há

“O setor vem enfrentando a forte atuação de transportes ilegais, que trazem prejuízos ao sistema e à própria sociedade”

veículos sem manutenção, motoristas pouco treinados e descansados, além de embarque e desembarque em locais sem a mínima segurança.

RECENTEMENTE O SETPESP FEZ UM INVENTÁRIO DA ILEGALIDADE. DO QUE SE TRATA E QUAL O SEU OBJETIVO?

GENTIL – O setor vem enfrentando forte atuação de transportes ilegais, que trazem prejuízos ao sistema e à própria sociedade. Essas operações foram mapeadas pelo SETPESP em um levantamento amplo e inédito, chamado de Inventário da Ilegalidade, e que demonstra, inclusive, não somente o prejuízo financeiro para o setor, mas também a perda de arrecadação de tributos que a clandestinidade traz para a sociedade.



O Inventário da Ilegalidade já foi entregue aos responsáveis pelos principais órgãos gestores do setor e sua repercussão tem sido imensa, em função de expor números impressionantes sobre a operação dos ilegais – seja em quantidade de trechos, seja em número de passageiros, seja no volume de tributos que deixam de ser arrecadados.

Inclusive, o Inventário terá sua base de pesquisa para os demais estados da União. Será uma base importantíssima para o poder público, a sociedade e o usuário final terem conhecimento da estrutura do sistema de transportes e seu equilíbrio.

QUAIS OS PRINCIPAIS PROBLEMAS DECORRENTES DO TRANSPORTE ILEGAL E COMO ISSO AFETA O REGULAR?

GENTIL – O transporte ilegal vende suas passagens por uma fração do preço normal, justamente porque não recolhe os tributos que as empresas legalizadas são obrigadas a recolher. Junto com isso, vem também a falta de segurança e conforto, a falta de manutenção, além de garantia zero de que o ônibus irá sair se não estiver lotado. Já o transporte legal traz confiança: o ônibus sempre sairá no horário marcado, mesmo vazio, para assegurar o transporte de todos no trecho a ser percorrido.

QUEM PERDE COM O TRANSPORTE CLANDESTINO?

GENTIL – Todos perdem: as empresas, porque perdem passageiros. Os passageiros, porque perdem segurança no transporte. O estado, porque perde arrecadação, e a sociedade, porque perde o bom serviço prestado pelas empresas regulares e gratuidades que o serviço legalizado oferece para idosos, deficientes, agentes públicos de algumas categorias etc.

O QUE É PRECISO PARA ELIMINAR DE VEZ ESSE PROBLEMA?

GENTIL – Tudo começa com a fiscalização, com o impedimento de que os ilegais, que não têm autorização para efetuar transporte de passageiros, a não ser em sistema de fretamento fechado, com as mesmas pessoas sendo transportadas na ida e na volta.

“Para que voltemos a certa normalidade, cada um de nós deverá fazer a sua parte”

QUE LIÇÕES A PANDEMIA DEIXOU PARA AS EMPRESAS OPERADORAS DE TRANSPORTE POR ÔNIBUS?

GENTIL – A busca pelo retorno dos passageiros levou em conta a necessidade de um cuidado cada vez maior com a segurança e observação das medidas sanitárias adequadas. Além disso, a prestação de serviços, como facilitar a vida do passageiro para a reserva e aquisição dos bilhetes é vista como essencial para esse retorno.

O QUE DEVE MUDAR NO SETOR NO “NOVO NORMAL”?

GENTIL – A consciência de que, para que voltemos a certa normalidade, cada um de nós deverá fazer a sua parte. 



PERFIL

GENTIL ZANOVELLO AFFONSO

é presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no estado de São Paulo (SETPESP) e diretor-superintendente da Expresso Itamarati, empresa sediada em São José do Rio Preto, onde ingressou em 1993 como gerente de custos.

Formado em Direito pelo Centro Universitário de Rio Preto, com MBA em Controladoria pela FEA/USP e MBA em Gestão de Empresas pela FGV, atua também como membro do Conselho Deliberativo da Associação Brasileira das Empresas de Transporte de Passageiros Interestaduais.

“É PRECISO RECUPERAR A CONFIANÇA DO PASSAGEIRO”

As empresas de ônibus que operam o sistema de transporte coletivo de São Paulo passam por um momento delicado em função da queda abrupta da demanda que reduziu as receitas em milhões



transporte de passageiros foi fortemente abalado pela crise deflagrada pela pandemia do novo coronavírus. A queda na demanda de passageiros no transporte coletivo por ônibus foi de mais de 80% no início da pandemia, causando enorme dificuldade financeira para as operadoras, uma vez que as empresas dependem basicamente das tarifas pagas.

Na opinião do presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), Mauro Artur Herszkowicz, a retomada vem sendo lenta e gradual e um dos grandes desafios é recuperar a confiança do passageiro. Abaixo, o presidente da entidade traça um panorama da atual situação pela qual o segmento passa, fala das dificuldades, dos desafios e aponta algumas soluções para o “novo normal”.



COMO A PANDEMIA IMPACTOU AS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS NO ESTADO DE SÃO PAULO?

No início da pandemia, final do mês de março e nos meses de abril e maio, houve uma queda de mais de 80% no total de passageiros transportados, tanto no segmento urbano e metropolitano como no segmento rodoviário intermunicipal.

No caso dos setores rodoviário e suburbano, estamos falando de mais de 90 milhões de passageiros/ano, que deixaram de usar esse meio de transporte. No mês de junho, começou a haver uma lenta recuperação.

Em outubro, os segmentos urbanos e metropolitanos estavam com uma queda de 50 a 55%, acontecendo o mesmo com o segmento rodoviário. Não temos os números de demissões no setor, mas, com certeza, estão na casa dos milhares.

QUAIS AS PRINCIPAIS DIFICULDADES ENFRENTADAS?

A maior dificuldade foi a queda de receita advinda das passagens pagas pelos clientes. Empresas menores estavam e estão com dificuldades para honrar a folha de pagamento. Todas as operadoras, independentemente do porte, enfrentam problemas para conseguir recursos para o pagamento do 13º salário dos trabalhadores, considerando que a grande maioria necessita recorrer a recursos bancários.

QUAL A SITUAÇÃO ATUAL E QUANTO DA DEMANDA PERDIDA JÁ FOI RECUPERADA?

Estamos transportando cerca de 50% da antiga demanda, o que significa, em relação ao início do período de isolamento, uma recuperação de 30%, no máximo.

É POSSÍVEL DIZER QUE HOJE O SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS ESTÁ À BEIRA DE UM COLAPSO?

Sim, mas tendendo a recuperar uma parte da demanda perdida. Porém, sem atingir os números de 2019. Essa demanda pode demorar anos para ser recuperada (novo normal). Os mais otimistas têm a esperança de recuperação na faixa de 70% no primeiro semestre de 2021.

EM CASO AFIRMATIVO, O QUE É PRECISO PARA QUE ISSO NÃO ACONTEÇA?

O serviço de transporte de passageiros é e será, mesmo com o “novo normal”, essencial. É preciso recuperar a confiança dos passageiros, que buscaram alternativas com medo do contágio da Covid-19, apesar de não haver evidências de que o transporte de passageiros gere aumento do número de contaminações.

COMO VEM SENDO A ATUAÇÃO DA FETPESP PARA MINIMIZAR A CRISE NO SETOR?

A FETPESP vem, dentro de seu campo de atuação, procurando auxiliar os Sindicatos a ela filiados e, conseqüentemente, as empresas de transporte de passageiros no apoio às medidas de



combate ao transporte clandestino rodoviário, quer na área jurídica, quer nos órgãos de fiscalização. Esse transporte ilegal gera prejuízos anuais de cerca de R\$ 200 milhões aos cofres públicos. Também vem atuando com a Confederação Nacional do Transporte (CNT) e com a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) nas solicitações ao governo federal de recursos para o setor.

QUAIS SÃO OS PLEITOS DO SETOR AO PODER PÚBLICO?

Fiscalização ao transporte clandestino e recursos extraordinários de ajuda financeira.

NOS ÚLTIMOS ANOS JÁ HAVIA UMA QUEDA DA DEMANDA DO TRANSPORTE COLETIVO COM CONSEQUENTE DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO, QUE FOI AGRAVADA COM A PANDEMIA. EM SUA OPINIÃO, O QUE É PRECISO PARA MUDAR ESSA SITUAÇÃO?

Empresas, poder concedente e demais agentes integrantes da prestação dos serviços de transporte devem estudar novas formas de custear a operação dos ônibus, em seus diversos segmentos.

QUAL A IMPORTÂNCIA DO SEST SENAT NO ENFRENTAMENTO DA PANDEMIA?

O Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) tem papel importante no atendimento aos trabalhadores do setor, nos cuidados com a saúde, com a qualidade de vida e o desenvolvimento profissional.

Desde o início da pandemia e das restrições de circulação, vem oferecendo cursos que disseminam aos profissionais as principais informações sobre a prevenção ao Covid-19, preservando a saúde dos trabalhadores e dos passageiros.

A entidade também realizou testes em motoristas profissionais do transporte de cargas e de ônibus, em cobradores e em caminhoneiros autônomos, para ter um quadro do impacto da pandemia do coronavírus na saúde dos trabalhadores.

O SENHOR ACREDITA QUE O SETOR SE RECUPERE EM 2021? QUAIS SÃO OS PRINCIPAIS DESAFIOS?

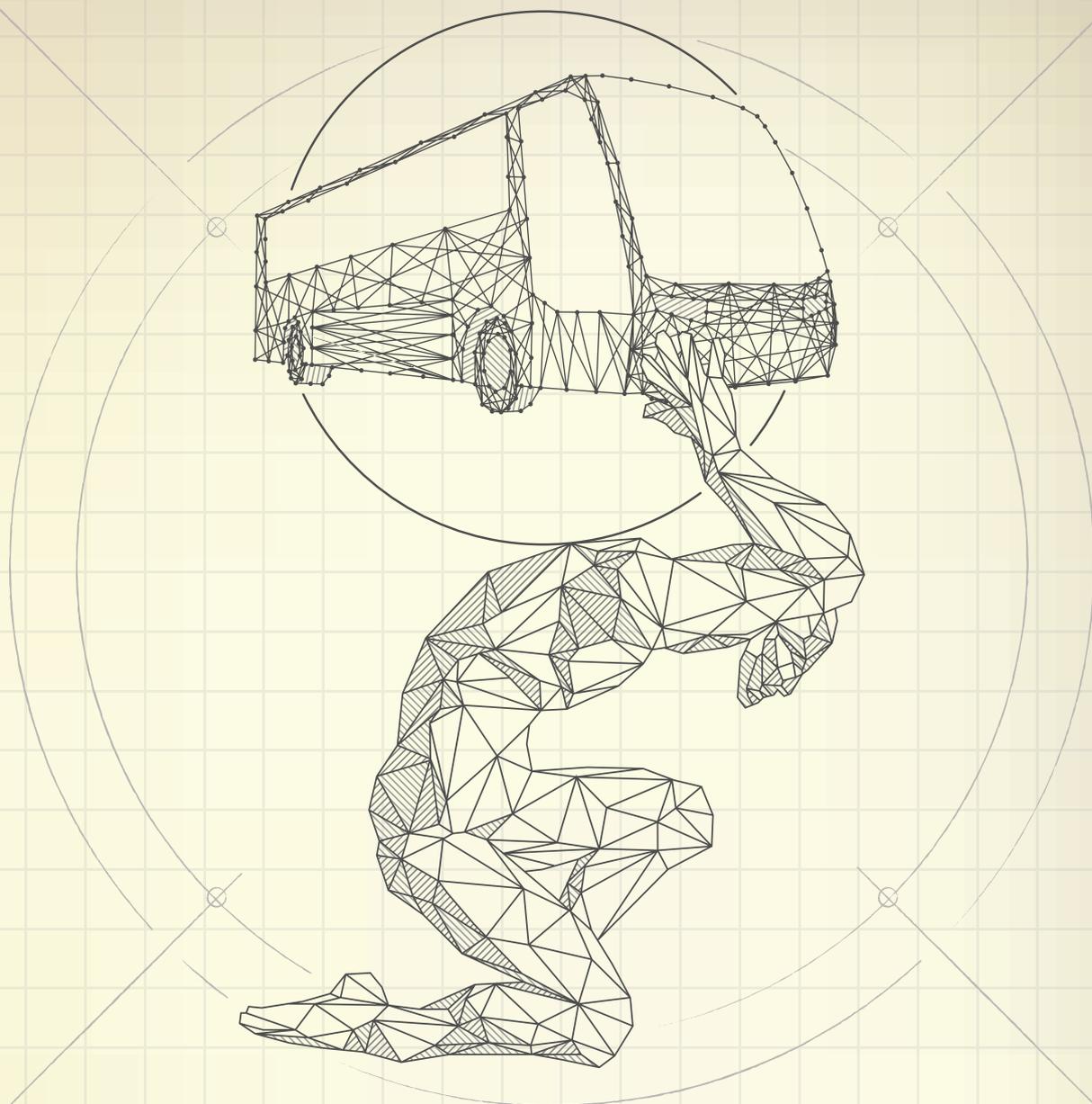
A expectativa é que a recuperação será muito lenta. Trabalhamos com a perspectiva de transportar, apenas, de 70 a 80% dos passageiros que utilizavam os serviços antes da pandemia, caso a totalidade das atividades retorne à normalidade. Ainda assim, as pequenas empresas rodoviárias, que prestam serviço fazendo as ligações no interior do estado de São Paulo, devem enfrentar mais dificuldade em recuperar a operação normal, já que têm menos recursos próprios e menor acesso aos financiamentos bancários, para equilibrar a situação econômica.

QUAIS SÃO AS PRIORIDADES E PROJETOS DA FEDERAÇÃO PARA OS PRÓXIMOS MESES?

Pretendemos continuar trabalhando pelo setor, na busca de soluções para os problemas da categoria. Continuar em busca de sensibilizar as autoridades, os governos municipais e estadual e o governo federal, por intermédio da NTU e da CNT, para atenderem aos pleitos da nossa categoria.

ESSA CRISE GERADA PELA PANDEMIA DEIXA QUE LIÇÕES PARA O SETOR? QUE MUDANÇAS DEVEM OCORRER NO TRANSPORTE COLETIVO NO “NOVO” NORMAL?

Será necessário revisar o modelo que faz as empresas dependerem, para a sobrevivência, somente do número de passagens pagas; criar uma forma de custear os serviços e melhorar a qualidade do transporte para recuperar os clientes do transporte por ônibus. 🚦



GIGANTE PELA PRÓPRIA NATUREZA

Crise deflagrada pela pandemia atinge fortemente o setor de transportes de passageiros, que mais uma vez luta de modo árduo para garantir a continuidade de um serviço essencial

0

ano de 2020 está chegando ao fim. Apesar de terminar oficialmente no dia 31 de dezembro, os reflexos dos últimos 365 dias serão sentidos ainda por um longo período, principalmente pelo setor de transporte de passageiros.

A crise deflagrada por um novo tipo de vírus foi avassaladora para o mundo e atingiu fortemente o transporte coletivo, um serviço essencial, garantido pela Constituição, que garante a ida e vinda diária de milhões de pessoas ao trabalho, ao hospital, às compras e ao lazer, entre tantos outros destinos.

Com medidas como distanciamento, isolamento social e apelo “fique em casa”, as empresas operadoras de ônibus em todo o país sofreram uma queda drástica na demanda que chegou a 90% em algumas cidades.

De acordo com o Anuário da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) 2019-2020, o setor deixou de realizar 32 milhões de viagens por dia, no auge da pandemia, e registrou uma perda diária de 1,2 milhão de viagens de passageiros pagantes, no cálculo para todo o país.

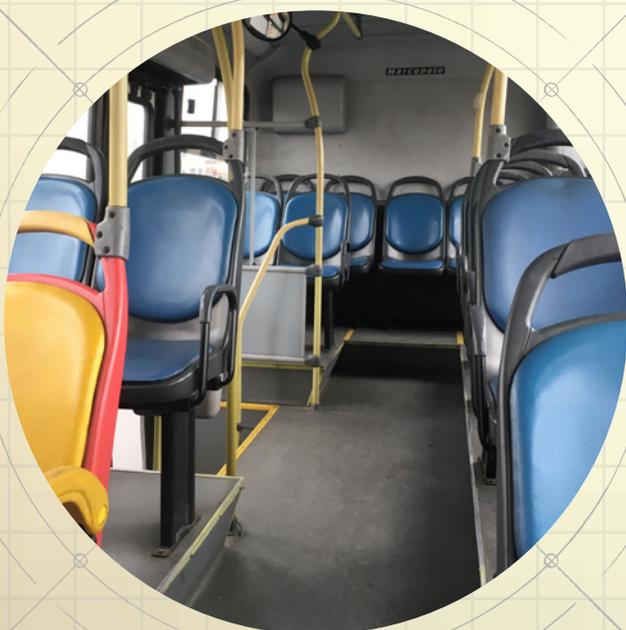


Segundo informações da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), só em maio, a queda na demanda fez o sistema fechar o mês com déficit de R\$ 26,5 milhões. Desde então, as perdas vêm diminuindo e ficaram em cerca de R\$ 17 milhões em agosto.

O setor, que já vinha amargando perda de demanda, ano após ano, em função de uma série de fatores como falta de priorização nas vias, de modo que isso proporcionasse maior fluidez aos ônibus; preterimento do transporte coletivo em função do individual; proliferação do transporte por aplicativos, por motocicletas e bicicletas, entre outros, sofreu um duro golpe.

Apesar da perda da receita, as operadoras foram compelidas a investir em tecnologia e procedimentos para sanitização e higienização dos veículos, além da aquisição de equipamentos de proteção individual, para preservar a segurança de seus clientes internos e externos.

Em face desse cenário, surgiu um grande desafio: garantir a continuidade da prestação desse importante serviço, que é basicamente financiado pela tarifa paga pelo passageiro.



MOBILIZAÇÃO DO SETOR

Visando garantir a sobrevivência das empresas operadoras de ônibus em todo o país, bem como permitir a estabilidade dos profissionais do transporte, diversas entidades do segmento vêm se mobilizando ao longo dos últimos meses em busca de auxílio e recursos.

A **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)** tem atuado fortemente junto com as entidades representativas da categoria, no intuito de obter do governo federal e/ou estadual de São Paulo formas de compensação financeira, para cobrir o desequilíbrio econômico-financeiro do setor durante o período de pandemia.

Em esforço conjunto com outros entes representativos do transporte de passageiros por ônibus do Sul e Sudeste, a FETPESP se empenhou para aprovar o Projeto de Lei 3.365/2020, que previa a transferência de R\$ 4 bilhões para as empresas de transporte coletivo de todo o país. No dia 18 de novembro, finalmente o projeto foi aprovado pelo Senado Federal. Entretanto, no dia 10 de dezembro, o Governo Federal o vetou, deixando as empresas operadoras em uma situação desesperadora.



A Confederação Nacional do Transporte (CNT) tem trabalhado de forma contínua para a adoção de medidas que garantam as operações de transporte, promovam a segurança e minimizem o impacto da crise gerada pela proliferação da Covid-19.

Logo no início da pandemia, com o apoio de entidades do setor do transporte em todo o Brasil, lançou a campanha O Transporte Move o Brasil. O objetivo foi chamar a atenção para a importância do transporte na garantia do abastecimento e dos deslocamentos. A entidade segue monitorando as repercussões e os impactos do coronavírus sobre o setor, de modo que possa contribuir para a superação deste momento crítico.

Sob o risco de elevar os custos do setor, já abalado pela pandemia, gerar demissões e aumento das passagens, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), entre tantas outras iniciativas, enviou nota de esclarecimento ao Congresso Nacional, solicitando apoio à prorrogação da desoneração da folha de pagamento. O veto presidencial que impedia o prolongamento da medida foi derrubado no dia quatro de novembro. A renúncia fiscal foi estendida até o final de 2021.



ESFORÇO HERCÚLEO DAS OPERADORAS

Paralelamente, as operadoras de transporte coletivo público por ônibus vêm se desdobrando em cuidados para proteger os seus profissionais e os passageiros. Mesmo com toda a dificuldade decorrente do declínio de demanda e consequente queda da arrecadação, vem cumprindo com sua obrigação.

Visando mitigar o risco de propagação e contaminação do novo coronavírus, bem como tornar o transporte público um lugar seguro, confiável e de boa qualidade, as empresas vêm investindo fortemente em ações de higienização e sanitização, com o uso de produtos e tecnologia antivirais, que incluem a limpeza minuciosa entre viagens, em um processo demorado e oneroso.

A **Expresso Itamarati**, por exemplo, investiu na tecnologia *Fog In Place*, na qual nanopartículas atingem 100% das superfícies internas dos veículos, realizando desinfecção e sanitização uniformes. Esse procedimento possui alta eficácia, mantendo os veículos protegidos contra a Covid-19 e outros agentes biológicos nocivos à saúde humana.



Para ampliar as ações de segurança aos clientes e colaboradores, o Grupo JCA, das Viações Cometa, Catarinense, 1001 e Expresso do Sul adotou uma série de ações. Novos protocolos de saúde e prevenção foram implementados, como rigorosa higienização dos veículos, inclusive com equipamento com alta eficácia, como o *Fog In Place*, implementação de dispositivos de álcool gel em todos os ônibus, instalação de filtro antipólen nos guichês e orientação de distanciamento nas rodoviárias.

A **Viação 1001** também fez uma parceria com o projeto Dados do Bem, que usa a inteligência de dados para analisar a evolução da imunidade da população e tem ajudado governos a planejar estratégias eficazes no combate à pandemia. Pelo programa social JCA Solidário, dois ônibus da empresa foram adesivados e circularam em diferentes centros urbanos para ampliar a atuação e dar apoio à operação conforme a necessidade.



Desde o início da pandemia, a **BR7 Mobilidade** promoveu campanhas de conscientização e prevenção e adotou um rígido protocolo de segurança. Dentre as ações desenvolvidas, destacam-se a pulverização de soluções desinfetantes utilizadas em hospitais durante a operação das linhas nos pontos de parada, nos terminais e em todos os pontos finais; a intensificação da higienização dos ônibus e a demarcação do distanciamento necessário de 1,5 metro no chão dos terminais, além do incentivo ao uso do Cartão Legal para evitar a circulação de dinheiro.



Já a **Viação Osasco**, investiu na aquisição de ônibus antivirais. Os veículos contam com catracas, bancos e balaústres revestidos com tecido que possui ação antibacteriana e antiviral, inclusive contra os micro-organismos envelopados, como são classificados os vírus influenza, herpes e os coronavírus.



A **concessionária Metra** vem realizando um trabalho intensivo de higienização em terminais e veículos. Segundo a empresa, são 70 profissionais trabalhando diuturnamente na desinfecção, dentro e fora dos ônibus, equipamentos e terminais. Além disso, a operadora formou um Comitê de Emergência, com gestores de várias áreas da empresa e profissionais da saúde, para prestar orientações

aos colaboradores e à população, visando minimizar os impactos causados pela pandemia.

A **Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU/SP)** também vem promovendo inúmeras iniciativas como: apresentações teatrais nos terminais de ônibus e ações de sanitização e desinfecção nos terminais metropolitanos.

No intuito de conscientizar a população das medidas adotadas e com o objetivo de estimular a volta das viagens, a Mercedes-Benz criou a campanha “Vá de ônibus. Vá Seguro”. A iniciativa, apoiada pela *Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)*, está sendo divulgada em rede nacional com a veiculação de um filme que convida a população a acessar o hotsite www.vadeonibusvaseguro.com.br, que reúne vídeos e mensagens das empresas de transporte coletivo.

ÔNIBUS, UM LUGAR SEGURO!

Desde o início da pandemia surgiram questionamentos sobre o risco de transmissão da Covid-19 dentro do transporte público. Em pouco tempo ele foi transformado em vilão, a ser evitado por grande parte da população.

Entretanto, segundo o estudo técnico *Análise da Evolução das Viagens de Passageiros por Ônibus e dos Casos Confirmados da Covid-19*, elaborado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), não há evidências de que o aumento do número de passageiros transportados levou a um crescimento do número de contaminados pelo coronavírus.

O estudo avaliou os dados coletados do número de passageiros transportados em 15 sistemas de trans-

portes públicos urbanos por ônibus no Brasil, responsáveis por 171 municípios, e a incidência de casos confirmados de Covid-19 nessas cidades.

Em algumas cidades, inclusive, o aumento da demanda por transporte coincidiu com a redução do número de casos confirmados, revelando que sim: o transporte coletivo é seguro! 🚏

SEST SENAT, SUPORTE ESSENCIAL AOS PROFISSIONAIS DO TRANSPORTE DURANTE A PANDEMIA

Iniciativas ao longo de 2020 tiveram vital importância para o setor de transporte e seus profissionais



É inegável a importância do Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) não só para formação, aperfeiçoamento e reciclagem dos profissionais do transporte, como também para o bem-estar e a saúde dos colaboradores do setor e de seus familiares.

Ao longo de 2020 a sua contribuição foi essencial para a atividade transportadora. Desde o início da pandemia, vem trabalhando para dar suporte aos profissionais do transporte, que garantem o abastecimento das cidades e a oferta de serviços essenciais.

Mesmo com todas as dificuldades que o país vem enfrentando, não tem poupado esforços para minimizar os efeitos da crise deflagrada pelo Covid-19 no segmento. Durante os meses iniciais da pandemia, os cursos e atendimentos presenciais da área de saúde oferecidos pelas Unidades Operacionais foram substituídos pelos on-line, de modo que não interrompessem a prestação de serviços.

Com a flexibilização, as Unidades no estado de São Paulo foram retomando de forma gradativa as atividades presenciais. O retorno é feito com toda segurança e distanciamento social, seguindo todos os protocolos de segurança.





SEST SENAT

Paralelamente, desenvolveu inúmeras iniciativas em todo o país em prol do setor transportador e de seus profissionais. Lives sobre os mais variados temas que afetam o segmento, pesquisas, cartilhas e painéis são apenas algumas das ações praticadas que contribuíram para o bom andamento do transporte de carga e de passageiros.

ações de combate ao coronavírus

Logo no início da pandemia, o SEST SENAT desenvolveu o programa Transporte em Ação – Mobilização Nacional de Combate ao Coronavírus. Em quatro fases, as equipes atenderam a mais de 300 mil trabalhadores do transporte em cerca de 600 pontos por todo o Brasil. Nos locais, além das orientações sobre a Covid-19 e instruções de prevenção e de higienização, havia verificação de temperatura e distribuição de kits de alimentação e higiene.

No mês de junho, mais de 30 mil motoristas do transporte coletivo rodoviário de passageiros, caminhoneiros autônomos e condutores profissionais do transporte rodoviário de cargas puderam fazer – de forma rápida e gratuita – testes para detecção do novo coronavírus. A ação, de abrangência nacional, aconteceu em postos de combustíveis, terminais de cargas e de passageiros e pontos de parada nas rodovias.

Durante as abordagens, os profissionais também receberam orientações de prevenção da doença e de higienização das mãos e dos veículos, além de máscaras de tecido reutilizáveis.

Ainda no mês de junho, mais de um milhão de trabalhadores do transporte também foram imunizados contra a gripe. A inclusão desses profissionais entre o público prioritário se deu após solicitação da CNT e do SEST SENAT ao Poder Executivo.

No mês de julho teve início o projeto Transportando Saúde nas Cidades – Fase Ônibus, realizado em diversas cidades distribuídas por 13 Unidades da Federação. Nos atendimentos, feitos em terminais, unidades do SEST SENAT, garagens de empresas de transporte coletivo, entre outros, as equipes deram orientações e informações de saúde aos profissionais, especialmente sobre prevenção ao novo coronavírus.

Durante a Semana de Trânsito, no mês de setembro, o SEST SENAT realizou uma grande mobilização nacional que teve como tema “Nunca foi tão importante cuidar do coletivo”. O objetivo foi conscientizar os profissionais do setor e usuários sobre a importância dos cuidados dentro e fora do ônibus, bem como mostrar que transporte público pode ser tão seguro como qualquer outro espaço público, desde que cada um faça a sua parte. Com mais de 84 mil atendimentos em mais de 450 locais, foram oferecidos serviços de saúde e orientações sobre os cuidados individual e coletivo.

Vale ressaltar que todas as Unidades Operacionais do SEST SENAT oferecem gratuitamente aos trabalhadores do transporte e seus dependentes cursos presenciais e a distância e atendimentos em fisioterapia, nutrição, psicologia e odontologia, além das atividades de esporte, lazer e cultura. 

AÇÕES SOLIDÁRIAS EM TEMPOS DE CRISE

Empresas de transporte por ônibus mantêm atividades para o bem-estar coletivo



A

Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), reafirmando o seu compromisso com as causas sociais, há anos vem incentivando os Sindicatos que a compõem e as empresas de transporte coletivo por ônibus a promoverem campanhas para o bem-estar de seus clientes e das comunidades em que estão inseridas.

Este ano não foi diferente. Apesar de todas as dificuldades enfrentadas ao longo de 2020, as operadoras seguiram em frente, atenderam ao apelo da entidade e, como vêm fazendo ao longo dos últimos anos, dentro do possível, promoveram diversas ações.

A Campanha do Agasalho angariou inúmeras peças que certamente aquecerão o inverno de centenas de pessoas. Entre as empresas que aderiram ao movimento estão a **Circular Santa Luzia**, que doou cobertores para o Fundo Social de São José do Rio Preto; a **Viação Pirajuçara** (foto ao lado), que arrecadou 1.461 peças para a Casa dos Velhinhos e para a Casa de Apoio José Eduardo Cavicchio; e a **BR7 Mobilidade**, que obteve internamente centenas de peças que foram para o Fundo Social de Solidariedade da Prefeitura.



O Dia de Fazer a Diferença, data já consagrada no segmento, dedicado ao trabalho voluntário em prol do próximo, também não passou em branco. A **Viação Cidade de Caieiras** realizou uma ação diferente para compartilhar solidariedade neste momento de pandemia. A iniciativa consistiu na doação de 220 kits com máscara infantil, álcool em gel e sabonete para o Projeto REDUCA, que atende a famílias em situação de vulnerabilidade social.

O **Expresso de Prata** entregou cobertores, travesseiros, roupas, brinquedos, livros e outros objetos para uma entidade filantrópica de Bauru e região. Já a **Viação Jacareí** e a **Jacareí Transporte Urbano (JTU)** realizaram campanha para arrecadação de itens de higiene pessoal para os idosos do Lar Frederico Ozanan.

As costumeiras campanhas de conscientização também não foram deixadas de lado. O **Grupo São João**, mais uma vez, aderiu ao Setembro Amarelo, que trata da prevenção ao suicídio. Já nos meses de outubro e novembro ganharam força o Outubro Rosa e o Novembro Azul. Os ônibus do Grupo foram envelopados com imagens alusivas aos movimentos, com veiculação de vídeos e distribuição de informativos de alerta sobre a necessidade da prevenção do câncer de mama e de próstata.

Isso também aconteceu na garagem da **Viação Pirajuçara**, que distribuiu laços rosas e azuis, afixou cartazes nos ônibus, terminais e quadros de avisos, esclarecendo os sintomas e destacando a necessidade dos exames preventivos.

A **Sambaíba**, comprometida com o movimento Novembro Azul, adesivou um veículo superarticulado que opera na zona norte da capital paulista com uma mensagem para prevenção, que incluiu a imagem do laço azul, símbolo oficial da campanha. 



SOLUÇÕES DE BIOSSEGURANÇA NO COMBATE AO NOVO CORONAVÍRUS



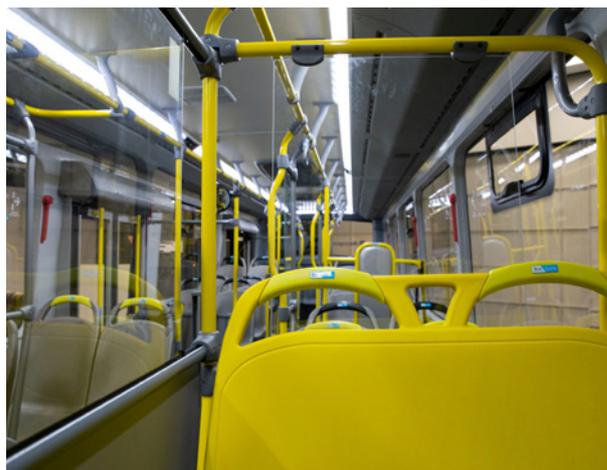
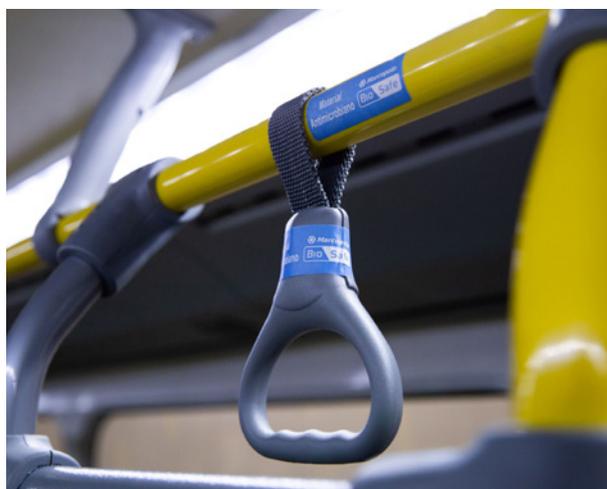
V

isando garantir a segurança no transporte coletivo e preservar a saúde dos passageiros, as fabricantes e encarregadoras de ônibus apresentaram inúmeras e inovadoras soluções para reduzir a contaminação da Covid-19 e outros vírus e bactérias.

A **Marcopolo**, por exemplo, desenvolveu para o transporte urbano uma série de itens. Dentre eles, destacam-se o controlador de acesso com reconhecimento facial; tapetes sanitizantes; poltronas, balaústres e pega-mãos com acabamentos antimicrobianos; dispositivo para as janelas que aumenta a renovação do ar e configuração interna para distanciamento de passageiros.

As tecnologias ampliam ainda mais o portfólio da Marcopolo BioSafe, que já dispunha das soluções de desinfecção do ar-condicionado com luz ultravioleta (UV-C); kit de proteção para motorista e cobrador; cortinas antimicrobianas, sanitário com desinfecção por luz ultravioleta (UV-C); dispensers de álcool em gel e FIP Onboard para desinfecção de superfícies do salão de passageiros, bagageiros e postos do motorista e cobrador.

O portfólio de soluções Marcopolo BioSafe está disponível para os todos os modelos de veículos Marcopolo, Volare e Neobus. As tecnologias podem ser instaladas separadamente também nos ônibus já em circulação. Todas foram testadas e aprovadas pelo Laboratório de Microbiologia da Universidade de Caxias do Sul.



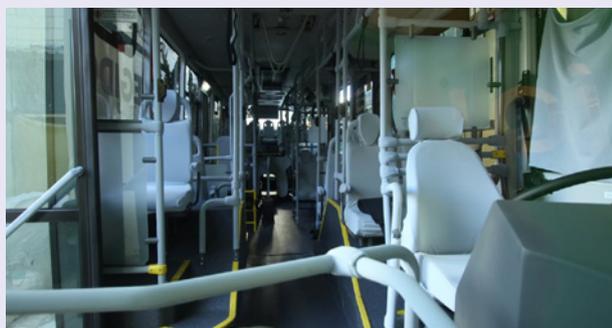
ALTA PERFORMANCE ANTIVIRAL E ANTIMICROBIANA

Já a fabricante de ônibus **Caio** e a **Busscar**, empresas do mesmo grupo, por meio do programa denominado Caio Protect, disponibilizam um conjunto de soluções de biossegurança, com alta performance antiviral e antimicrobiana.

Entre elas estão o tecido antiviral, com efeito permanente, para ser usado em áreas de contato; o kit de proteção da cabine do motorista, do cobrador e passageiros do grupo de risco; a sinalização de assento para promover o adequado distanciamento social; o medidor de temperatura; o higienizador de mãos com sensor de aproximação e vazão ajustável e o purificador de ar (plasma fotoelétrico), que mantém o interior do veículo livre de agentes nocivos como micróbios, odores e contaminação.

Recentemente, a Caio lançou balaústres, apoios de braços, poltronas, garras e materiais encapsulados em PVC, que, durante o processo de manufatura, recebem um aditivo que confere a cada um deles a propriedade antiviral, sem alterar design, aparência (textura), durabilidade, limpeza e manutenção desses itens.

Segundo a fabricante, o laudo resultante dos testes realizados em conformidade com a ISO 21702:2019, norma-padrão que se refere à medição da atividade antiviral em plásticos e outras superfícies não porosas, comprovou a redução de 99,9% de partículas virais nos materiais produzidos com o aditivo antiviral.



HIGIENIZAÇÃO COM LUZ UVC

Seguindo em busca de soluções em prol da segurança e saúde em seus ônibus, a **Comil** disponibiliza itens como a barreira física para gotículas, que pode ser instalada entre poltronas-leito, na altura do encosto. Já para o motorista e cobrador, a proteção é instalada na lateral do banco do motorista e em frente ao cobrador, criando uma barreira. A empresa também lançou um sistema de desinfecção por Névoa Ozonizada. O processo, segundo a Comil, é rápido, seguro, de fácil operação, baixo custo e altamente eficaz na higienização de todos tipos de superfície.

Em parceria com a MACAM Tech, desenvolveu, ainda, um sistema para a higienização dos veículos através da luz UVC. A luz tem alto poder germicida e interage diretamente com o material genético dos micro-organismos, fazendo sua inativação completa, interrompendo o ciclo de contágio. 

VIAGEM PELOS 80 ANOS DO SETPESP

Parte I

Entidade comemora trajetória de sucesso em prol do transporte de passageiros

0

Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP) completa 80 anos no dia 15 de maio de 2021. Como as celebrações ainda estão suspensas, em função da pandemia do novo coronavírus, convidamos você a embarcar – nas próximas edições da revista *Sou + Ônibus* – em uma viagem pela história e trajetória de sucesso dessa entidade representativa da categoria econômica das empresas de transporte coletivo de passageiros do estado de São Paulo.

O SETPESP nasceu da fusão de três Sindicatos, criados a partir de 1924, quando surgiram os primeiros ônibus. São eles o Sindicato Patronal das Empresas de Auto Ônibus, o Sindicato dos Proprietários de Auto Ônibus e o Sindicato dos Proprietários de Veículos de Aluguel.

De lá para cá muita coisa mudou. Atualmente, o SETPESP representa 70 empresas regulares do segmento de transporte rodoviário e suburbano intermunicipal coletivo de passageiros, que transportam 120 milhões de passageiros por ano no estado de São Paulo.

Inúmeros acontecimentos marcaram essas oito décadas. Vamos aos fatos e a um pouco da história. Embarque conosco!

SAI O BONDE E ENTRA O ÔNIBUS EM CIRCULAÇÃO...

Graças a uma grande seca, nos anos de 1920, que diminuiu o fornecimento de energia, a oferta dos bondes – meio de transporte à época – foi reduzida. Surgia aí a grande oportunidade do transporte por ônibus.

Foram tempos difíceis, marcados por improvisações. O transporte de passageiros era feito em “jardineiras”, com lotação para nove passageiros. As ruas e estradas eram precárias e sem pavimentações. Não existiam horários, itinerários e preços de passagem estabelecidos. O transportador, já àquela época, era um verdadeiro herói.

Somente em 1934 e 1935 registraram-se os primeiros atos oficiais de regularização do transporte urbano e rodoviário, respectivamente. A partir daí surgiram as primeiras iniciativas de implantação de linhas regulares como, por exemplo, entre São Paulo e Santos, com os famosos ônibus de dois andares, apelidados de King Kong. Até então as viagens eram feitas nas jardineiras.



O PREFEITO JÂNIO QUADROS RECEBE, EM 1953, REPRESENTANTES DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES E APROVA PLANO DE MELHORIA PARA O SETOR



1953 - DR. CID SILVA, CONSULTOR JURÍDICO DO SETPESP, CUMPRIMENTAVA O PREFEITO JÂNIO QUADROS EM NOME DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS

Trajatória

1939

Como ato precursor da fundação do SETPESP, o Sindicato Patronal das Empresas de Auto Ônibus de São Paulo e o Sindicato dos Condutores de Veículos de São Paulo promoveram, no 6º andar do antigo Edifício do Mappin, que viria ser a primeira sede da entidade, a assinatura da primeira convenção coletiva de trabalho do Brasil.

1941

Fundação do SETPESP e conquista das primeiras e fundamentais garantias institucionais de direitos e obrigações que resultaram na melhoria da infraestrutura de manutenção, planejamento e renovação da frota das empresas.

1949

Na década de 40, as empresas se viram duramente afetadas pela Segunda Guerra Mundial, sofrendo um declínio que culminou com o sucateamento da frota e falta de combustível. O apoio do SETPESP foi vital para o desenvolvimento da utilização de combustíveis alternativos como o gasogênio e o álcool.

1960

Estabelecimento do primeiro regulamento do sistema de transporte intermunicipal de passageiros. O Departamento de Estradas de Rodagem (DER) passou a ser o responsável pelas autorizações.

Foram aprovadas as normas e diretrizes para os serviços de transportes coletivos intermunicipais de passageiros, sob o regime de permissão.

O SETPESP amplia a sua infraestrutura e inaugura sua sede na Avenida São João.

1973

É criada a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP).

1977

O SETPESP participa da elaboração da "Declaração de Brasília", documento que reuniu as principais reivindicações da categoria, formuladas por 26 entidades representativas do setor. Quase todos os pedidos foram atendidos no decorrer do tempo.

1979

Alteração do Estatuto Social do SETPESP com a criação das vice-presidências rodoviária, metropolitana e urbana do interior, motivada pela saída das empresas urbanas da cidade de São Paulo do quadro associativo e pela criação da RMSP.

1980

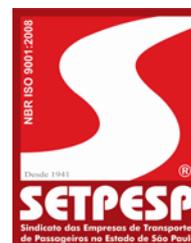
Com a nova estruturação e ampliação das suas atividades, o SETPESP transfere sua sede para a Avenida Paulista, no Edifício Conjunto Nacional, onde permanece até hoje.

A viagem pela história do SETPESP continua na próxima edição da Sou + Ônibus. Não perca o bonde, ou melhor, o ônibus da história! 

SETPESP TEM NOVA DIRETORIA



o primeiro dia de agosto tomaram posse o novo presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP), o empresário Gentil Zanovello Affonso, e os novos membros da diretoria. Gentil substitui Gerson Oger Fonseca, que esteve à frente da entidade nos últimos nove anos. 



DIRETORIA PARA O TRIÊNIO 2020/2023



DIRETORIA

- **Presidente do Sindicato:** Gentil Zanovello Affonso
representante da Expresso Itamarati S/A
- **Vice-Presidente:** Gustavo Nader Damião Rodrigues
representante da Viação Cometa S/A
- **Diretor 1º Secretário:** Belarmino da Ascensão Marta Júnior
representante do Rápido Luxo Campinas Ltda.
- **Diretor 2º Secretário:** Alcides Franciscato Júnior
representante do Expresso de Prata Ltda.
- **Diretor 1º Tesoureiro:** Cláudio Nelson Calhau Rodrigues de Abreu
representante da Viação Santa Cruz Ltda.
- **Diretor 2º Tesoureiro:** Robson Rodrigues
representante da Empresa Princesa do Norte S/A



SUPLENTES DA DIRETORIA

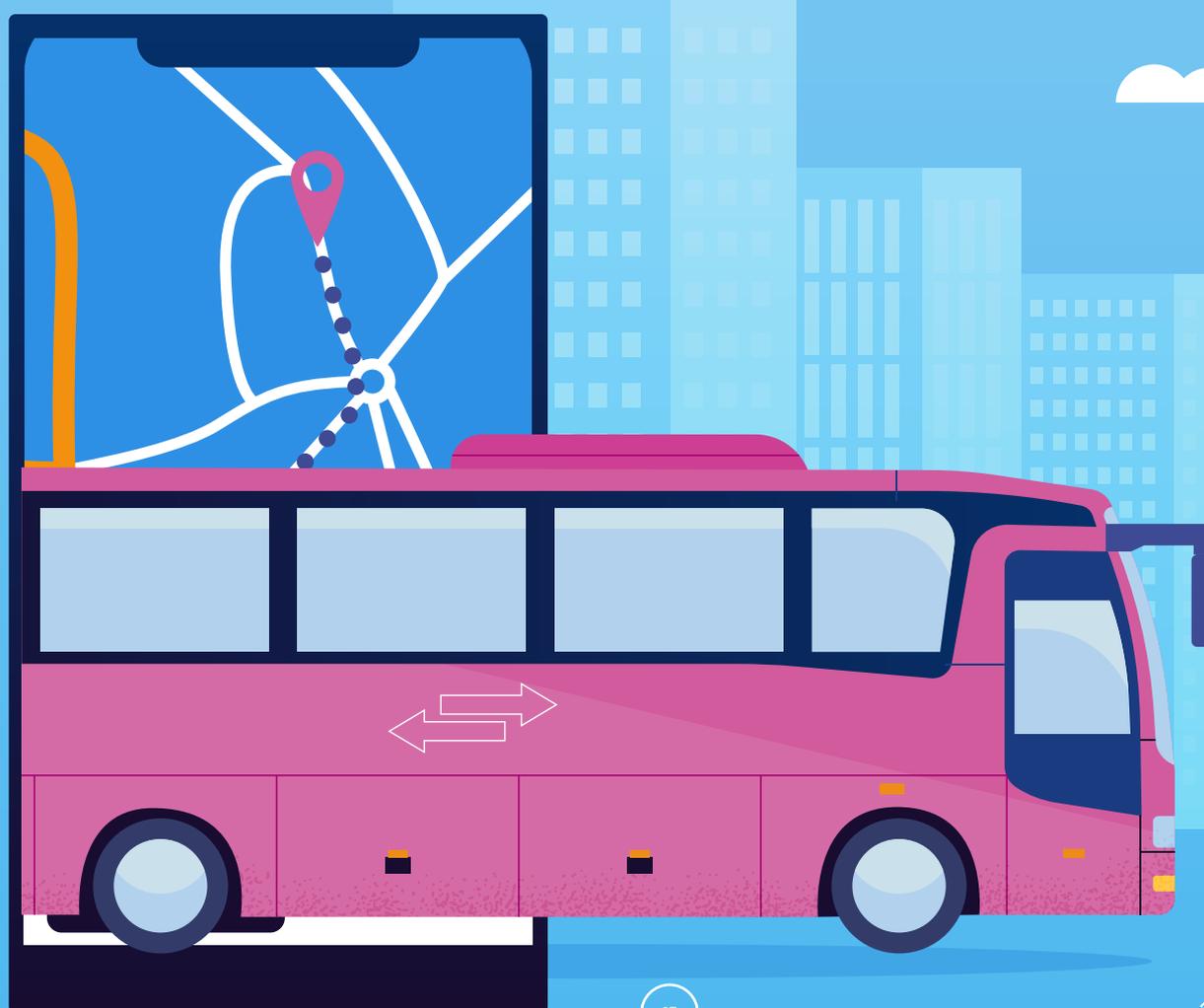
- **Aurivânia Constantino**
representante da Empresa Reunidas Paulista de Transportes Ltda.
- **Mauro Artur Herszkowicz**
representante da Viação Paraty Ltda.
- **Roque Felício Netto**
representante do Rápido D'Oeste Ltda.



CONSELHO FISCAL

- **Presidente:** Roberto Cancian
representante da Viação Danúbio Azul Ltda.
- **Membro:** Fabio Figueiredo da Silva
representante da Viação Lira Ltda.
- **Membro:** Paulo Humberto Naves Gonçalves
representante da Empresa de Transportes Andorinha S/A

AS PLATAFORMAS DIGITAIS OU ELETRÔNICAS E O TRANSPORTE ILEGAL



O

transporte coletivo de passageiros é um serviço público essencial à sociedade e um direito social (CF, art. 6º). O texto constitucional atribuiu à União o serviço de transporte coletivo interestadual e internacional; aos estados, o intermunicipal; e aos municípios, o urbano.

O serviço público pode ter sua prestação outorgada aos particulares, mediante concessão ou permissão. Os sistemas de transporte público seguem imperativamente um regime de direito público que implica o atendimento aos princípios da regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

O transporte coletivo de passageiros, classificado como serviço público (transporte público coletivo), se distingue daquele classificado como fretamento (transporte privado coletivo). O fretamento é uma atividade econômica em sentido estrito, livre para a iniciativa privada, mas sujeito à autorização e regulação estatal.

Logo, há uma premissa básica e incontestada a ser destacada: o fretamento não pode ser ofertado e prestado nos moldes do serviço público de transporte de passageiros. O particular, autorizado a realizar fretamento, não pode ofertá-lo ao público em geral, com a cobrança individualizada de passagens.

“É considerado transporte ilegal a distorção do fretamento, ou seja, sua oferta e prestação nos moldes de transporte regular”

O transporte ilegal de passageiros se caracteriza pela prestação do serviço sem outorga estatal, ou sem respeito aos limites estabelecidos por lei, no caso do serviço público, e sem autorização, no caso do fretamento. Também e especialmente é considerado transporte ilegal a distorção do fretamento, ou seja, sua oferta e prestação nos moldes de transporte regular.

No caso da oferta de fretamento por plataformas digitais ou eletrônicas, a empresa Buser é um exemplo paradigmático. A empresa se apresenta como *uma plataforma de fretamento colaborativo que está transformando o mercado de viagens de ônibus, oferecendo uma nova alternativa de alta qualidade, segura e a preços justos; as viagens chegam ser até 60% mais baratas que as tradicionais e contam com seguro,*

*motoristas profissionais, veículos inspecionados e monitorados por GPS, além de outros itens de segurança.*¹

Desse modo, a Buser reconhece que sua atividade é de fretamento. A reserva e venda de passagens são feitas diretamente pela Buser, mas o transporte em si é realizado por terceiros.

Nos Termos de Uso e Política Privada constante de sua página eletrônica, afirma-se: *Você está ciente de que a BUSER não é uma empresa de transporte, não possui frota própria de veículos e tampouco é fornecedora de bens ou serviços no setor de transportes.* Porém, analisando a descrição e a atividade praticada, nota-se que inexistente relação direta entre o passageiro e o prestador da atividade-fim (transporte), somente entre ele e a Buser.

“A Buser faz oferta de transporte coletivo aberto ao público, descaracterizando a atividade de fretamento”

A Buser, entretanto, faz oferta de transporte coletivo aberto ao público, descaracterizando a atividade de fretamento. Instaura-se, assim, concorrência desleal e ruínosa, uma vez que o regime de transporte público coletivo é planejado como um sistema composto, tanto de ligações superavitárias quanto deficitárias.

Do modo como realiza suas operações, a empresa Buser atua na atividade de transporte privado coletivo (fretamento), porém, fora dos limites legais e regulamentares. Na prática, há oferta de transporte com atributos de serviço público, o que caracteriza transporte ilegal.

Convém destacar a indevida equiparação entre as atividades da Buser e do Uber, uma vez que o transporte individual contratado por aplicativos ou plataformas digitais é legalmente classificado como atividade privada.² O transporte individual por táxi é um serviço de utilidade pública.³

¹ Disponível em: <https://www.buser.com.br/>, acesso em 06/11/2020.

² Lei de Mobilidade Urbana (Lei n° 12.233/2012), art. 4º, inc. X c/c art. 11-A.

³ LMU, art. 12.

Portanto, a concorrência entre as atividades de transporte individual por aplicativos (Uber) e tradicional (táxi) foi estabelecida entre duas atividades privadas.

Diferentemente, o transporte coletivo de passageiros é um serviço público por expressa disposição constitucional. O transporte coletivo privado ou fretamento é uma atividade subsidiária, que não pode concorrer com o serviço público de transporte, dado o regime de prestação que lhe é imposto. Deve-se destacar que, ao contrário do quanto se divulgou, o Supremo Tribunal Federal (STF) não reconheceu a legalidade da atividade da Buser.

Em 2019, a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI) ingressou com medida judicial denominada arguição de descumprimento de preceito fundamental (ADPF n° 574) no STF, objetivando a declaração de inconstitucionalidade de decisões judiciais que autorizam o transporte coletivo de fretamento, comercializado por plataformas digitais, e o reconhecimento da omissão de entes públicos na fiscalização dessa atividade.

Há entendimento, porém, de que a ADPF não deve ser processada na hipótese em que exista outro meio judicial de solução da controvérsia.

Assim, o relator da medida da ADPF n° 574, min. Edson Fachin, em 17/12/2019, proferiu decisão processual, a qual negou seguimento à ação justamente por entender que as controvérsias mencionadas na inicial podem ser decididas por outros meios. Foi seguido por parecer da Procuradoria-Geral da República (PGR) que opinou *pela extinção do processo, sem julgamento de mérito*.

O STF, portanto, não analisou o mérito da questão, nem emitiu qualquer juízo acerca da atividade da Buser Brasil Tecnologia Ltda. Há recurso pendente da decisão do relator. Desse modo, poderá tanto ser determinado o processamento da medida quanto mantida a extinção da ADPF. Em qualquer das hipóteses, o STF não emitirá decisão sobre a validade da atividade das plataformas digitais, uma vez que a medida judicial ajuizada pela ABRATI não possui esse objetivo.

Convém destacar inclusive que a Buser sequer é parte na ADPF n° 574. Interpretar que uma decisão, que não analisou o mérito e simplesmente deixou de dar seguimento a uma ação judicial, permite *novos investimentos e funcionamento* de plataformas digitais é alterar a verdade dos fatos.

O conteúdo e efeitos de decisões judiciais não podem ser deturpados. O Poder Judiciário deve ser respeitado por

exercer a função de aplicar a lei ao caso concreto, solucionando controvérsias e proporcionando segurança. É inadmissível que suas decisões, tendenciosamente lidas e divulgadas, sejam utilizadas como publicidade enganosa.

Aliás, a reiterada prática de transporte ilegal, reconhecida inclusive em decisões judiciais, levou o Ministério Público Federal a ajuizar ação civil pública contra a Buser (Proc. n° 5025429-20.2020.4.02.5001, 5ª Vara Federal Cível de Vitória/ES), fundada na *ilegalidade do modelo de prestação do serviço de transporte coletivo interestadual de passageiros oferecido pela BUSER BRASIL TECNOLOGIA LTDA., considerando a prestação ilícita do serviço de transporte coletivo regular*.

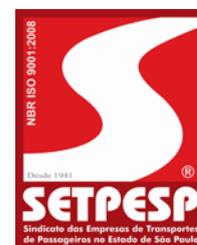
Na ação, o MPF pede, com abrangência nacional, que a empresa Buser *se abstenha de realizar a atividade ilegal em questão*. Apesar de a inicial da ação mencionar o serviço interestadual, a mesma prática ilegal se verifica no serviço intermunicipal de transporte de passageiros.

Diante desse quadro, as críticas feitas às plataformas digitais ou eletrônicas que ofertam transporte de fretamento são fundadas, uma vez que existe reiterada prática de transporte ilegal e concorrência desleal com o serviço público regular.

“As críticas feitas às plataformas digitais ou eletrônicas que ofertam transporte de fretamento são fundadas, uma vez que existe reiterada prática de transporte ilegal e concorrência desleal com o serviço público regular”

A preservação dos sistemas de transporte público atende aos interesses da Administração Pública e dos usuários. O transporte de passageiros é o serviço público por excelência. Para grande parte da população, o transporte público é a única alternativa para utilização dos demais serviços colocados à disposição pelo Estado (escola, saúde, segurança etc.).

Portanto, o combate ao transporte ilegal é um dever das autoridades públicas. 





INVENTÁRIO DA ILEGALIDADE

SETPESP faz amplo e inédito levantamento sobre os prejuízos dos transportes ilegais ao sistema e à sociedade

A

Além da pandemia causada pelo novo coronavírus, há outra grande ameaça rodando pelas rodovias, causando estragos e deixando vítimas estradas afora. Trata-se do transporte ilegal, clandestino ou irregular. Tanto faz. São vários os nomes dados a esse tipo de transporte não autorizado, que vem burlando as leis, desrespeitando os passageiros e colocando em risco a vida de milhões de passageiros e de outros viajantes que circulam nas rodovias de todo o Brasil.

Os efeitos devastadores desse tipo de transporte atingem fortemente o setor. Em face desse cenário, o **Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP)**, representante das empresas de transportes regulares intermunicipais do estado de São Paulo, fez um amplo e inédito levantamento sobre essas operações. O **Inventário da Ilegalidade** demonstra, inclusive, não somente o prejuízo financeiro para o segmen-

to, mas também a perda de arrecadação de tributos que a clandestinidade traz para a sociedade.

De acordo com o documento, há diversos tipos de ilegalidade: empresas e ônibus/vans sem registro ou autorizações; fretados que se desviam da finalidade e fazem linhas de empresas regulares; prefeituras que transportam passageiros indevidamente em serviços para estudantes ou para tratamentos de saúde; e até mesmo automóveis que aliciam passageiros nos pontos de embarque.

Segundo o levantamento, essa combinação de ilegalidades, encabeçada por algumas empresas de fretamento associadas às vendas pelo aplicativo *Buser*, vem crescendo, atacando os serviços regulares mais atrativos do estado, ignorando a legislação, afrontando a fiscalização e comprometendo o sistema regular. Ressalta-se que esse tipo de transporte serve apenas aos melhores trajetos, escolhem os clientes, os dias da semana e a frequência.

PERDAS

O estudo revela que no estado de São Paulo há cerca de 6.800 viagens ilegais por mês, totalizando 81.612 por ano. Desse total, 42,5% das viagens ilegais são feitas apenas por um aplicativo. Mais de 684 mil pessoas recorrem por ano a esse transporte irregular para viajar pelas estradas, pondo suas vidas em perigo.

De acordo com a **Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI)**, que em novembro encabeçou a campanha *Sua Vida Vale Mais! Diga Não ao Transporte Clandestino*, os riscos dos transportes clandestinos são inúmeros: os antecedentes criminais dos motoristas dos ônibus não são verificados; eles não têm treinamento para dirigir os modernos equipamentos nem para dirigir à noite ou em grandes distâncias; não contam com alojamentos de descanso adequado e não passam por testes toxicológicos periódicos, aferição alcoólica ou de outros medicamentos pré-jornada, isso sem falar nos veículos que trafegam em condições precárias. E ainda a probabilidade de acidentes nesse tipo de serviço é quatro vezes maior.



Há também os riscos ao sistema e à concessão, uma vez que as linhas ilegais são operadas apenas nas melhores ligações do estado, causando um prejuízo anual de aproximadamente de R\$ 200 milhões aos cofres públicos pela não arrecadação de impostos, como o ICMS e taxas como as de fiscalização. Além disso, não são pagas pelos ilegais as taxas de embarque e aluguéis nas rodoviárias, que garantem a sustentabilidade dos terminais municipais e estaduais.

SOLUÇÕES

“O Inventário da Ilegalidade já foi entregue aos responsáveis pelos principais órgãos gestores do setor e sua repercussão tem sido imensa, em função de expor números impressionantes sobre a operação dos ilegais – seja em quantidade de trechos, seja em número de passageiros, seja no volume de tributos que deixam de ser arrecadados”, explica o **presidente do SETPESP, Gentil Zanovello Affonso**.

Inclusive, o levantamento terá sua base de pesquisa para os demais estados da União, acrescenta Zanovello. “Será um embasamento importantíssimo para que o poder público, a sociedade e o usuário final tomem conhecimento da estrutura do sistema de transportes e seu equilíbrio.”

O documento traz ainda sugestões, por meio dos regramentos, de providências a serem tomadas, de modo que se promova a sustentabilidade dos serviços regulares, bem como se viabilize a sua outorga, conforme segue abaixo:

- Estruturação das equipes de fiscalização para que possam coibir o conjunto de ilegalidades, especialmente das empresas de fretamento/Buser, que têm caracterização mais complexa que a dos ilegais comuns.
- Aplicação dos regulamentos vigentes que já permitem a notificação, autuação e até retenção dos veículos utilizados nas operações ilegais, inclusive os fretamentos irregulares.
- Nas reincidências, é possível a abertura de processos de inidoneidade para que as infratoras sejam impedidas de prosseguir na inviabilização do sistema público de transportes.
- Recomenda-se, também, adotar uma legislação atualizada, que permita caracterizar com maior precisão as operações ilegais diversas, inclusive as que funcionam com as linhas regulares oferecidas por meio de aplicativos. 

MOVIMENTO CIDADE VERDE

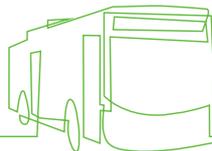
*FETPESP e prefeituras municipais
se unem em prol do desenvolvimento
sustentável com o Programa Despoluir*



números setores da sociedade, conscientes do seu papel na preservação do meio ambiente, vêm adotando medidas para um crescimento sustentável. A ideia não é abrir mão do progresso nem do conforto, mas fazer isso com o mínimo dano ambiental.

Nesse sentido, destaca-se o **Despoluir – Programa Ambiental do Transporte**, que há mais de uma década dedica-se a reduzir a emissão de poluentes na atmosfera e a disseminar boas práticas para o setor, diminuindo os impactos da atividade transportadora com um transporte cada vez mais limpo e eficiente.





Apesar de todos os problemas e incertezas de 2020, o Despoluir, gerido no estado de São Paulo, pela **Federação de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)**, ampliou suas atividades, com o aumento do número de viaturas e de técnicos, o que permitiu elevar o número de cidades e empresas atendidas. Hoje o Programa conta com quatro equipes distribuídas em todo o estado de São Paulo.

PARCERIA COM OS MUNICÍPIOS

Para dar maior visibilidade das empresas a seus usuários, bem como colaborar para a construção de um modelo sustentável de desenvolvimento, a FETPESP, em conjunto com o SEST SENAT e com as prefeituras municipais, vai implantar no próximo ano o projeto **Movimento Cidade Verde**. A parceria tem como objetivo ampliar a abrangência e efetividade no diagnóstico da emissão de gases poluentes.

A iniciativa visa incluir todos os ônibus das frotas regulares dos municípios participantes. Após serem aferidos pela equipe do Despoluir e estarem em conformidade com a legislação ambiental, receberão o Selo Verde para ser afixado no para-brisa dos veículos. O selo é uma prova de que a operadora se preocupa com a melhoria da qualidade de vida e com a preservação do meio ambiente!

“Essa união de empresas e prefeituras trará o alinhamento das cidades com as políticas climáticas, contribuindo para melhoria da qualidade do ar”, ressalta o **líder de**

equipe do Programa, João Carlos Sanches. “Entretanto, para isso é necessário que todas as empresas de transporte do estado de São Paulo estejam comprometidas com o Programa DESPOLUIR e a sua frota em conformidade com normas do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA)”, ressalta.

A Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) apoia o Movimento Cidade Verde e participará do Programa Despoluir, com eventuais visitas às empresas, para ministrar palestras a profissionais do setor. “Será mais um valor agregado proveniente da parceria entre o Governo do Estado de São Paulo e a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo”, destaca Sanches.

EMPRESA AMIGA DO MEIO AMBIENTE

As empresas que tiverem acima de 90% de sua frota aprovada e com o Selo Verde serão reconhecidas com a certificação **Empresa Amiga do Meio Ambiente**. Essa premiação será concedida pela FETPESP em parceria com a Confederação Nacional do Transporte (CNT) e pelo Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT).

Os veículos em desconformidade farão revisões durante o período de visita do técnico, para se adequarem à legislação ambiental. O objetivo é certificar todas as operadoras dos ônibus regulares que atendem aos respectivos municípios no estado de São Paulo.

Visando estimular o controle das emissões de poluentes em prol da melhoria da qualidade do ar, bem como o crescimento sustentável das empresas e o fortalecimento das relações com a sociedade, o Despoluir, gerido pela FETPESP, promete muitas outras novidades para 2021. Dentre elas, Sanches destaca o plantio de árvores e a premiação de empresas que aderirem ao projeto. 🌳

A adesão ao Despoluir é gratuita para as empresas vinculadas à FETPESP. Informações pelo e-mail ambiental@fetpesp.org.br ou pelo telefone (11) 3179-1077.



TRANSPORTE PÚBLICO E A LEI GERAL DE PROTEÇÃO DE DADOS

POR SELMA CARLOTO

0

direito à privacidade foi consagrado pela primeira vez em um instrumento jurídico internacional pela Declaração Universal dos Direitos do Homem, de 1948, artigo 12º: “ninguém será sujeito a interferências na sua vida privada, família, lar ou na sua correspondência, nem a ataque à sua honra e reputação. Toda pessoa tem direito à proteção da lei contra tais interferências ou ataques”. Essa declaração influenciou a elaboração de outros instrumentos sobre direitos humanos na Europa.

Criou-se o Conselho da Europa no final da II Guerra Mundial, o qual adotou a Convenção Europeia dos Direitos do Homem e Liberdades Fundamentais, no ano de 1950, e que entrou em vigor em 1953.

Com o surgimento da tecnologia da informação, logo na década de 60, com a crescente necessidade de regras mais rígidas para preservar e salvaguardar os titulares e sua privacidade, o Comitê de Ministros do Conselho da Europa adotou várias resoluções sobre a proteção de dados

personais, que faziam referência ao artigo 8.º da Convenção Europeia dos Direitos do Homem e, em 1981, foi aberta a assinatura da Convenção 108, sobre o tratamento automatizado de dados de caráter pessoal, primeiro instrumento internacional juridicamente vinculativo, adotado no domínio da proteção de dados.

Logo veio a Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu, relativa à proteção das pessoas singulares e, em maio de 2018, entrou em vigor o Regulamento Geral de Proteção de Dados sobre privacidade e proteção de dados pessoais, que inspirou a Lei Geral de Proteção de Dados do Brasil, e que se aplica a todos os indivíduos da União Europeia e revogou a Diretiva 95/46/CE.

A Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), assim como as demais normas de proteção de dados, tem por escopo principal a devolução do controle dos dados a seus titulares, a autodeterminação informativa – fundamento da Lei – e, assim, a proteção dos dados das pessoas naturais.

“As sanções administrativas foram adiadas para agosto de 2021, mas já há possibilidade imediata de ações individuais e coletivas, com condenação em altos valores de dano moral coletivo”

A LGPD entrou em vigor em 18 de setembro de 2020, com a sanção da Lei nº 14.058/2020. Ao editar a Medida Provisória 959, em abril de 2019, o governo incluiu, em seu artigo 4º, um dispositivo que previa o adiamento da LGPD para três de maio de 2021, o qual foi retirado no dia 26 de agosto de 2020 no Senado Federal.

As sanções administrativas da Autoridade Nacional de Proteção de Dados foram adiadas para agosto de 2021, mas já há possibilidade imediata de ações individuais e coletivas, com condenação em altos valores de dano moral coletivo, cuja indenização é revertida para um fundo e tem sempre valores de importe mais altos, já que não reverte para o titular, uma medida pedagógica, preventiva e exemplar, inclusive para outras empresas.

TRATAMENTO DE DADOS NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Quando falamos de transporte de passageiros, devemos ter muita cautela, por se tratar de uma grande volumetria de dados diariamente, em todas as operações. Por isso, as transportadoras e empresas de transporte precisam tomar algumas precauções.

As empresas de transporte de passageiros deverão inicialmente ter consciência da necessidade de conformidade e dos riscos potenciais por falta desta, mudando sua cultura, já que poderão sofrer sanções que podem chegar ao importe de 50 milhões de reais por infração e cumulados com possíveis condenações em ações individuais e coletivas, no Judiciário.

Após consciência da necessidade de conformidade, a empresa deverá mapear todos os fluxos de dados apenas tratando os dados de acordo com a necessidade para cada finalidade e sempre dando transparência para os titulares, elaborando políticas de privacidade e termos de consentimento sempre que necessário por ser esta a base legal de tratamento.

Muito importante é a segurança da informação em todos os fluxos de dados, porque um incidente de segurança da informação poderá trazer prejuízos não apenas econômicos diretamente, como de imagem e reputação, assim deverão ser identificados e reparados todos os pontos fracos da empresa.

Outro cuidado importante é no compartilhamento de dados com fornecedores e prestadores de serviços. É preciso fazer uma auditoria com estes terceiros para garantir que estejam respeitando a LGPD, além da inclusão de cláusulas em contratos específicas de proteção de dados.

CONCLUSÃO

Os agentes de tratamento deverão observar os princípios da boa-fé, da finalidade, da necessidade e da transparência no tratamento dos dados, além de utilizar medidas técnicas e administrativas aptas a proteger os dados de acessos não autorizados, assim como incidentes de segurança em geral, muitos por falhas decorrentes de engenharia social de funcionários e de práticas indevidas por parte destes, os quais estão tratando dados de clientes ou mesmo de outros empregados.

A LGPD garante a transparência em todas as operações com os dados da pessoa natural, como coleta, processamento, arquivamento, armazenamento, eliminação e compartilhamento dos dados pessoais.

A Lei Geral de Proteção de Dados demanda maior cuidado no tratamento dos dados de clientes do transporte público e sobre sua manipulação pelos agentes de tratamento e estes deverão ter cuidado porque poderão responder solidariamente, caso não estejam em conformidade, ou se ocorrer algum incidente. 



SELMA CARLOTO

é doutora em Direito do Trabalho, professora da Fundação Getúlio Vargas e pesquisadora da USP de Lei Geral de Proteção de Dados (Departamento de Direito Civil). É autora das obras Lei Geral de Proteção de Dados com enfoque nas relações de trabalho e Compliance Trabalhista (editora LTR). Também ministra treinamentos de LGPD e outros temas para empresas.

 @selmacarloto

 selmacarloto@hotmail.com

VOLTA À NATUREZA

Viagens e passeios ao ar livre são boas opções em tempos de pandemia

PÔR DO SOL NO MIRANTE PEDRA BELA VISTA

0

momento exige cautela e cuidados ao programar uma viagem. É preciso escolher criteriosamente o lugar aonde ir e os meios de transporte. Passeios ao ar livre, em contato com a natureza, são boas opções, assim como utilizar o transporte coletivo operado por empresas regulares, idôneas e que obedecem a todos os protocolos de segurança de prevenção da Covid-19, como é o caso da **Auto Viação Bragança**.

Bem perto de São Paulo, a apenas 135km, na Serra da Mantiqueira, a **Estância Hidromineral de Socorro** – cidade turística localizada no Circuito das Águas Paulista – conta com ampla infraestrutura para atender desde

famílias com crianças e pets até idosos e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

São inúmeras atividades de aventura, ecoturismo e turismo rural, diversas opções de hospedagens (hotéis-fazenda, pousadas, hostels e campings), gastronomia com influências da colonização italiana da região e do sul do estado de Minas Gerais. Socorro faz parte do Circuito das Malhas e oferece preços de fábrica. Tudo em um só destino.

A cidade, referência nacional em turismo acessível, segue rigorosamente os diversos protocolos para segurança e prevenção contra o novo coronavírus, para proteger todos os seus moradores e visitantes.

SOCORRO, CIDADE AVENTURA E PONTOS TURÍSTICOS

Socorro é conhecida como “cidade aventura”. São mais de 20 atividades na terra, ar e água como, por exemplo, rafting, boia cross, passeios a cavalo e de quadriciclo, rapel de até 98 metros, trekkings em cachoeiras, exploração de cavernas, pesca esportiva, voo livre e tirolesa. Esta última, uma das mais longas do país, tem um quilômetro de extensão e corta os estados de São Paulo e Minas Gerais.

Alguns pontos da cidade precisam ser visitados para se conhecer um pouco da história e costumes, como a Igreja Matriz, concluída em 1924; a Maria Fumaça 208; o Horto Municipal e o Museu Municipal de Socorro, abrigado no primeiro sobrado da cidade e finalizado em 1881.

Os mirantes são um capítulo à parte. Localizados no topo de montanhas, permitem a apreciação panorâmica da cidade ou das paisagens. O Mirante do Cristo, Mirante Pedra Bela Vista e Pico da Cascavel valem o passeio.

LUZES DE NATAL, UM ESPETÁCULO À PARTE

Além de todos os atrativos locais, a cidade oferece no final do ano um espetáculo à parte. De 13 de novembro a 10 de janeiro, é realizado o evento Socorro Luzes de Natal. A decoração, digna de filmes de Natal, é feita com material reciclado coletado durante todo o ano. Mais de um milhão de luzes e 60 quilômetros de cordas iluminadas formam, entre outras coisas, a pista de pouso do trenó do Papai Noel.

O evento também conta com uma programação cultural para todas as idades, com arte, teatro e música, obedecendo sempre aos protocolos oficiais da Covid-19.

Hospedagem, restaurantes, compras e passeios em Socorro podem ser conferidos em www.socorro.tur.br.



RAFTING NO RIO DO PEIXE



MIRANTE DO CRISTO



PORTAL DE SOCORRO



VIAÇÃO BRAGANÇA E SOCORRO, UMA COMBINAÇÃO PERFEITA

Uma boa opção para chegar a Socorro de forma confortável e segura é a bordo dos modernos ônibus da **Auto Viação Bragança**, Grupo Vida, que oferecem ar-condicionado, Wi-Fi, entrada USB para carregamento de celular e elevador para cadeirante nos carros rodoviários.

Para maior comodidade de seus clientes, que viajam rumo à estância hidromineral, a empresa dispõe de salas Vips nos terminais Tietê, em São Paulo, e em Bragança Paulista. Os locais estão equipados com diversos recursos como internet e televisão. Entretanto, por conta da pandemia, estão temporariamente fechados. O embarque para Socorro também pode ser feito na cidade de Águas de Lindóia, no Circuito das Águas.

Visando proporcionar maior facilidade na aquisição das passagens e no acesso ao ônibus, a operadora também disponibiliza a venda dos bilhetes on-line, com entrada direta no carro sem ser preciso passar pelo guichê. O pagamento pode ser feito em dinheiro, cartões de débito e crédito e também parcelado.



SEGURANÇA A BORDO

A Viação Bragança atende a todos os protocolos recomendados pela Organização Mundial da Saúde, para evitar o contágio e a propagação do novo coronavírus. Para proteger e cuidar da saúde de seus colaboradores e clientes, treinou seus profissionais, investiu na sanitização por ozônio, feita por 25 minutos, que garante proteção por até três dias contra fungos, bactérias e vírus como o novo coronavírus. Além disso, todos os ônibus passam diariamente, ao fim de cada viagem, por um processo de sanitização.

A preocupação com a segurança – um dos principais pilares da empresa – inclui ainda um rigoroso plano de manutenção preditiva, preventiva e corretiva de sua frota, para garantir uma viagem mais tranquila.

Para maior eficiência da frota e satisfação dos seus clientes, a operadora também investe na capacitação do seu time de motoristas, que passa por constantes treinamentos e aperfeiçoamentos diretamente no fabricante (Scania). Além disso, o quadro funcional está sempre preparado para receber feedbacks e dar respostas com maior agilidade por meio de pesquisas de satisfação feitas no site. 🚩

PERFIL VIAÇÃO BRAGANÇA



Frota: 35 carros com idade média de 2 anos e meio



Principais cidades atendidas: Socorro, Bragança Paulista, Águas de Lindóia, Varginha, Pouso Alegre, Atibaia e Monte Sião



Garagens: Bragança Paulista, Monte Sião, Águas de Lindóia, Varginha e São Paulo



Agências: 14

ABRATI

SUA SEGURANÇA VALE MAIS

Transporte regulado
não é uma **escolha**,
é um **direito**.



Uma história
de lutas
e conquistas



1941 • 2021

SETPESP