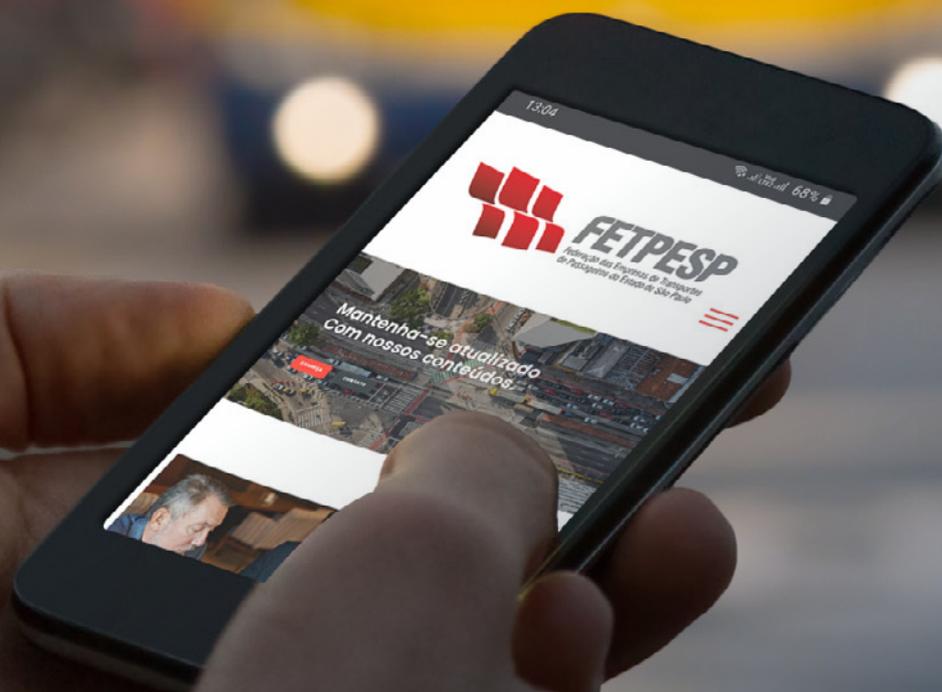


Ônibus^{SOU}



REVISTA DA FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE SÃO PAULO
JANEIRO/FEVEREIRO. 2021. EDIÇÃO 27



NOVOS CAMINHOS

A importância da inovação em tempos de crise

PONTO DE VISTA

Socorro financeiro urgente, por Mauro Artur Herszkowicz, presidente da FETPESP

MOBILIDADE URBANA

Experiências transformadoras vêm propiciando melhores viagens

ARTIGO

O que é inovação disruptiva?

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
EMERGÊNCIAS/
POLÍCIA MILITAR

SE JÁ
OCORREU,
LIGUE:

180
CENTRAL DE
ATENDIMENTO
À MULHER

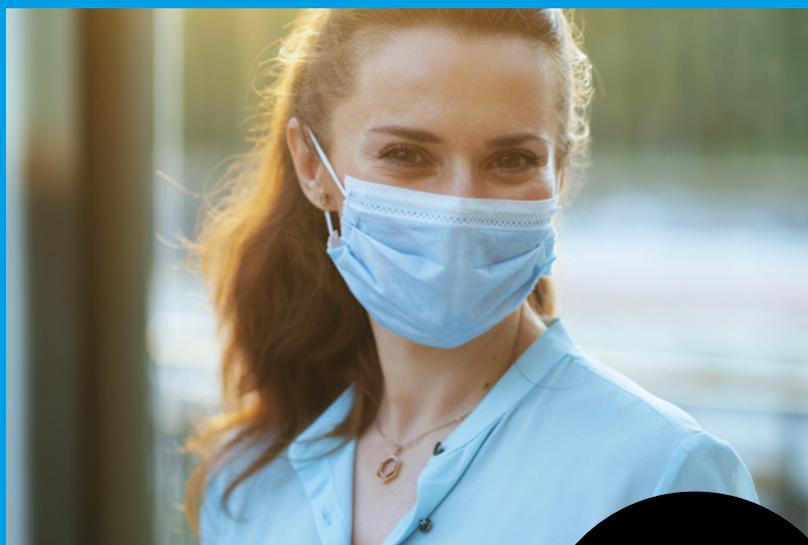
REALIZAÇÃO:



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.



INOVAR NÃO É MAIS UMA QUESTÃO DE ESCOLHA, MAS DE SOBREVIVÊNCIA!

Vivemos um novo tempo? Sim, essa é uma realidade indiscutível. A pandemia do novo coronavírus virou o mundo de cabeça para baixo. E o setor de transporte público por ônibus, que já vinha sofrendo uma brusca queda na demanda de passageiros, viu-se diante de um cenário desolador.

Não bastasse o impacto dos efeitos da pandemia; a concorrência desleal que o setor vem sofrendo com a proliferação do transporte coletivo; e o veto presidencial aos R\$ 4 bilhões; o segmento sofreu recentemente mais um duro golpe com o reajuste do óleo diesel, em 15,2%.

Em ofício enviado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) ao presidente Bolsonaro, a entidade pede soluções definitivas como a reformulação da estrutura tributária incidente sobre o diesel e a adoção de políticas de preços especiais para setores essenciais, além de defender a adoção de um novo marco legal para o transporte público urbano.

Enquanto o socorro não vem, o que as operadoras podem fazer para minimizar essa situação? Segundo especialistas em tecnologia e em mobilidade urbana, as empresas precisam inovar, se reinventar, quebrar paradigmas. **Mas como falar em inovação e disrupção em face de um cenário quase beirando a catástrofe? É possível? Não requer altos investimentos? Seria mesmo uma das soluções?**

Para responder a essas e outras questões, trazemos nesta edição uma entrevista com Luiz Renato Muno de Mattos, CEO e cofundador da startup ONBOARD MOBILITY, vencedora do 1º Desafio do COLETIVO, um programa de inovação criado pela NTU. Mattos fala sobre a importância da inovação para a sobrevivência das empresas de transporte público e de que modo as startups de mobilidade podem contribuir para o sucesso das organizações, sem a necessidade de vultosos investimentos.

Mas como inovar da forma correta? E como a inovação disruptiva pode ajudar? Estes e outros questionamentos encontram respostas no artigo *O que é inovação disruptiva*, que traz importantes conceitos, com destaque para a máxima "inovar não é mais uma questão de escolha, mas de sobrevivência!".

Confira a seguir esses e outros assuntos desta edição.

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.fetpesp.org.br

PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Mauro Artur Herszkowicz

VICE-PRESIDENTES RODOVIÁRIOS

Cláudio Nelson Calhau Rodrigues de Abreu
Robson Rodrigues

VICE-PRESIDENTES METROPOLITANOS

João Antonio Setti Braga
Luiz Augusto Saraiva
José Roberto Iasbek Felício

VICE-PRESIDENTES URBANOS

Belarmino da Ascensão Marta Júnior
Francisco Armando Noschang Christovam

CONSELHO FISCAL (TITULARES)

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

CONSELHO FISCAL (SUPLENTES)

Roberto Cancian
Júlio Luiz Marques

SOU + ÔNIBUS

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

PROJETO GRÁFICO E EDITORAÇÃO Duo Design

CONSELHO EDITORIAL
Anderson Oliveira
Francisco Hélio Ferreira Da Silva
João Carlos Camilo
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

Luiz Renato Muno de Mattos, CEO e cofundador da ONBOARD MOBILITY, startup vencedora do 1º desafio de inovação da NTU

PONTO DE VISTA 9

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

**MOBILIDADE URBANA**

- Experiências transformadoras 10
- Atenção permanente 14

ARTIGO 18

Veículo Leve sobre Pneus (VLP) – Uma visão de futuro, por Francisco Christovam

TRÂNSITO SEGURO 21

Brasil registra 14 mortes por dia nas rodovias federais

SEST SENAT 22

Atendimento psicológico, um importante recurso para os profissionais do transporte

**24 DESTAQUE**

Viagem pelos 80 anos do SETPESP – Parte II

27 TRIBUTO

Homenagem póstuma a Francisca Biagini

28 CAMPANHA

SETPESP e ABRATI em prol do transporte regular

30 SUSTENTABILIDADE

Despoluir a todo o vapor

32 ARTIGO

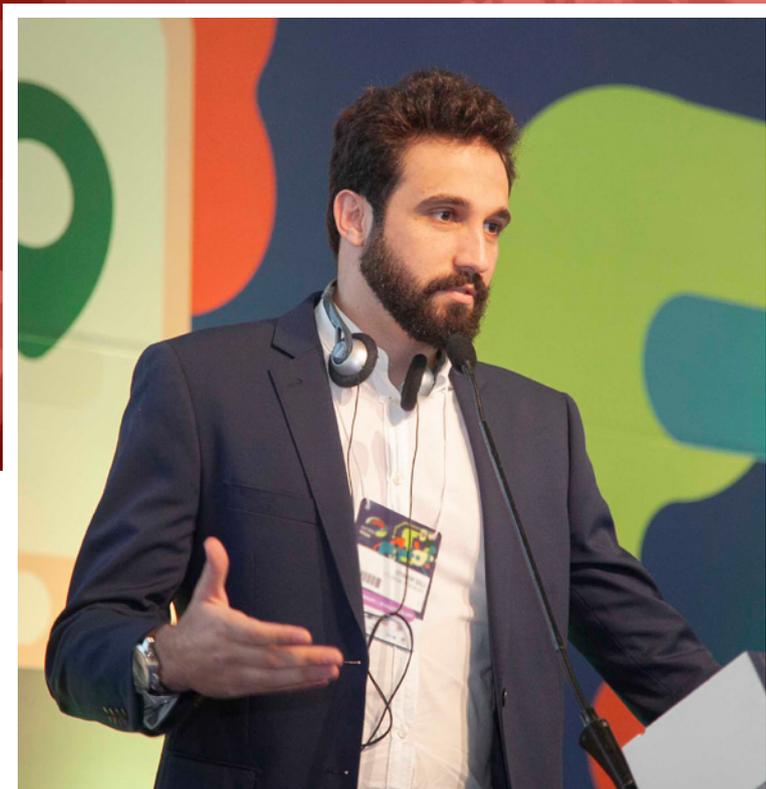
O que é inovação disruptiva?

**TECNOLOGIA**

- 35 • Primeiro ônibus rodoviário movido a gás natural veicular
- 35 • Marcopolo desenvolve novo sistema para renovação interna de ar

36 CIRCULANDO

Brotas, capital nacional do turismo de aventura



LUIZ RENATO MUNO DE MATTOS

CEO E COFUNDADOR DA ONBOARD MOBILITY, STARTUP VENCEDORA DO 1º DESAFIO DE INOVAÇÃO DA NTU

A IMPORTÂNCIA DA INOVAÇÃO EM TEMPOS DE CRISE

“A pandemia intensificou a transformação digital no mundo e o transporte público precisa acompanhar essa mudança se quiser recuperar a sua competitividade e relevância”

A

startup ONBOARD MOBILITY, da qual Luiz Renato Muno de Mattos é o CEO e cofundador, foi a vencedora do 1º Desafio do COLETIVO, um programa de inovação criado em 2019 pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU). O Dispositivo de Bilhetagem Digital, criado e desenvolvido pela ONBOARD, foi eleito a melhor solução para o transporte público. Em entrevista, Mattos fala sobre as vantagens desse tipo de bilhete, sobre a importância da inovação para a sobrevivência das empresas de transporte público e de que modo as startups de mobilidade podem contribuir para o sucesso das organizações.

QUAL O OBJETIVO DA ONBOARD?

MATTOS – A ONBOARD surgiu em 2016 com o objetivo de digitalizar os sistemas de transportes coletivos no Brasil e no mundo. Em lugar nenhum no mundo os transportes enfrentam os desafios que temos no Brasil. O mercado nacional oferece as credenciais necessárias para trabalhar com transportes em qualquer lugar do mundo.

“Devolvemos a competitividade para o serviço de transporte público, oferecendo a ele as ferramentas certas para os desafios atuais”

COMO AS STARTUPS PODEM CONTRIBUIR PARA A MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA E DO TRANSPORTE PÚBLICO? QUAIS OS PRINCIPAIS ENTRAVES?

MATTOS – Com inovação, agilidade e novas formas de fazer negócios. Empresas como a ONBOARD surgem para melhorar os serviços existentes. Usamos tecnologia e muita pesquisa aplicada para resolver ineficiências históricas com a celeridade exigida pelos tempos atuais. Devolvemos a competitividade para o serviço de transporte coletivo, oferecendo a ele as ferramentas certas para os desafios atuais.

Os principais entraves para isso são os fornecedores de tecnologia atuais, principalmente os de Bilhetagem Eletrônica, que possuem soluções extremamente caras e fechadas, impedindo que o setor acompanhe as transformações pelas quais a sociedade está passando.

QUAIS AS SOLUÇÕES JÁ DESENVOLVIDAS PELA ONBOARD PARA MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA E DO TRANSPORTE PÚBLICO?

MATTOS – Desenvolvemos aplicativos de recarga de créditos para o Bilhete Único de São Paulo e Chatbots que utilizam inteligência artificial e redes sociais como o WhatsApp para vender créditos e oferecer informações aos clientes do sistema de transporte público do país. Essas soluções melhoraram a experiência de milhares de clientes do sistema e a sua percepção do serviço oferecido.

Esses projetos nos renderam prêmios e reconhecimento dentro e fora do país, além de investimentos de empresas como a Ford e a Toyota.

Nossa solução mais recente é a Bilhetagem Digital, que nada mais é do que a evolução da Bilhetagem Eletrônica. Ela é baseada no Dispositivo de Bilhetagem Digital (DBD), um hardware que substitui por completo o validador, o AVL e a Unidade Central de Processamento (UCP). E o melhor é que ele é mais barato, mais resistente e mais tecnológico do que qualquer validador de mercado.

A Bilhetagem Digital já está sendo implementada em três cidades de três estados diferentes e testada em mais três capitais, com pedidos na fila.

COMO O BILHETE DIGITAL PODE AJUDAR NA MELHORIA DO SISTEMA?

MATTOS – Em uma pesquisa sobre as vantagens e desvantagens de cada método de pagamento no sistema de transporte público, realizada pela ONBOARD em parceria com os operadores, identificamos, pelas entrevistas com os passageiros, que a vontade deles é de que o bilhete de transporte seja mais parecido com o dinheiro e que o dinheiro se pareça mais com o bilhete de transporte. O Bilhete Digital foi construído para tornar isso possível.

O Bilhete Digital, portanto, é a carteira digital da ONBOARD, que integra todos os sistemas de transportes conveniados em sua plataforma, ou seja, o recurso que o cliente tem nessa carteira pode ser usado em qualquer sistema operado pela ONBOARD e que por ela tenha sido firmado um convênio para operar. A vantagem para o operador em firmar esse convênio é que a ONBOARD se encarrega de atrair os clientes e atendê-los, além de oferecer toda a manutenção dos canais (aplicativo, chatbots e site), algo custoso e que exige muita expertise, dado o contexto atual.

Como o sistema de bilhetagem da ONBOARD é aberto e baseado em APIs, os operadores de transporte também podem criar e operar as próprias carteiras digitais ou estabelecer convênios com carteiras já existentes no mercado.

VOCÊ ACREDITA QUE O FUTURO DA BILHETAGEM NO TRANSPORTE PÚBLICO É DIGITAL?

MATTOS – Com certeza! A forma como nos relacionamos com o serviço de transporte público é a mesma há 20 anos por conta da bilhetagem eletrônica. À época em que ela foi concebida, não existiam smartphones, internet móvel, carteiras digitais, aplicativos, redes sociais nem a concorrência pesada do Uber como há hoje.

A pandemia intensificou a transformação digital no mundo e o transporte público precisa acompanhar essa transformação se quiser recuperar a sua competitividade e relevância. Não é possível

termos sistemas fechados, que não se integram a nada e cobram caro para qualquer tipo de atualização.

O mundo digital, que depende de atualizações constantes, devolveu o poder de escolha aos consumidores. Hoje você pode trocar de banco, de operadora de telefone, de serviço de música ou filmes ou troca de transporte pela palma da mão.

A INOVAÇÃO, A DISRUPÇÃO E A ADOÇÃO DE NOVAS TECNOLOGIAS SERIAM UM CAMINHO A SEGUIR PARA CONTER A QUEDA DA DEMANDA NO TRANSPORTE PÚBLICO?

MATTOS – Sim, a adoção e expansão de estacionamentos rotativos, priorização dos ônibus em semáforos, adoção e implementação de taxas de congestionamentos são alguns exemplos de projetos em que a ONBOARD já vem trabalhando e são completamente baseados em tecnologia, o que torna o seu investimento baixíssimo para o resultado que entregam.

AS EMPRESAS INOVADORAS TENDEM A SER MAIS LUCRATIVAS? INOVAÇÃO REQUER ALTOS INVESTIMENTOS?

MATTOS – Se verificarmos o ranking das empresas mais valiosas e lucrativas do mundo veremos que essa correlação existe. Mas ao contrário do que se imagina, a inovação bem-feita não requer altos investimentos, mas análise, desenvolvimento, teste e análise novamente. Trata-se de um ciclo constante.

O TRANSPORTE COLETIVO PRECISA SE REINVENTAR PARA SOBREVIVER?

MATTOS – O que precisa se reinventar é o marco regulatório de mobilidade e transportes no país. Temos no Brasil um histórico de incentivo e favorecimento ao uso do carro. E os carros são como o cigarro: matam, causam problemas de saúde e o custo financeiro de todos os seus problemas, além de alto, é arcado por toda a sociedade. A diferença dos dois é que a dimensão desses problemas em relação ao automóvel é muito maior. O Brasil foi um dos países mais bem-sucedidos no mundo no combate ao tabagismo, o que me deixa otimista quanto ao futuro da mobilidade urbana.

“Insanidade é continuar fazendo sempre a mesma coisa e esperar resultados diferentes”

COMO AS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO PODEM INTRODUIZIR PRÁTICAS INOVADORAS NO SEU COTIDIANO? AS STARTUPS PODEM CONTRIBUIR?

MATTOS – Einstein, considerado um dos homens mais inteligentes da história da humanidade, disse a seguinte frase: “Insanidade é continuar fazendo sempre a mesma coisa e esperar resultados diferentes”. Ou seja, não adianta esperar resultados diferentes com os mesmos fornecedores de tecnologia.

As empresas de transporte precisam buscar novos parceiros e as startups são uma ótima solução para isso. O primeiro passo é trabalhar com inovação aberta. As organizações precisam apresentar seus problemas e desafios para empresas realmente inovadoras e trabalharem a quatro mãos na resolução. Diferentes setores do mundo inteiro já adotaram essa forma de trabalhar em parceria e os resultados são impressionantes, é só conferir o noticiário.

COMO A NOVA ERA DIGITAL PODE CONTRIBUIR PARA QUE O TRANSPORTE PÚBLICO SAIA DA CRISE ATUAL?

MATTOS – O papel da era digital no transporte público é colocá-lo em pé de igualdade do ponto de vista de experiência, qualidade e conveniência com o que a sociedade espera hoje de qualquer produto ou serviço. Se o transporte público não se adequar a isso, nem um serviço 100% gratuito subsidiado completamente pelo governo irá salvá-lo. 🚩

PERFIL

LUIZ RENATO MUNO DE MATTOS

CEO e Cofundador da ONBOARD. É bacharel em Administração de Empresas pela Universidade Federal de São Carlos-Sorocaba (UFSCar) e editor-chefe do portal de notícias “Agora é simples”, voltado para inovação e tecnologia em mobilidade urbana.

Mattos trabalha na área de mobilidade urbana há cinco anos, desenvolvendo produtos para digitalizar e integrar serviços de transporte urbano de passageiros. Seu trabalho abrange desde a promoção e assistência na elaboração de políticas públicas até o desenvolvimento de softwares e hardwares para gestores e usuários de sistemas de transportes urbanos de passageiros. A missão atual consiste na construção da primeira Plataforma de Mobility as a Service (MaaS) no país. Além disso, atua como especialista em MaaS no Consórcio contratado pelo Banco Mundial para modernização do Centro de Controle Operacional (CCO) da SPTrans.

SOCORRO FINANCEIRO URGENTE

O setor de transporte público precisa urgentemente de auxílio, de modo que possa garantir a prestação de um serviço essencial

0

o ano de 2020 foi marcado por grandes dificuldades para o setor de transporte de passageiros, com redução de cerca de 70% da demanda, tanto no segmento urbano como no rodoviário. Para 2021, já esperávamos um ano de muitas adversidades, não só em razão das sequelas de 2020, mas também pelo fim do auxílio emergencial para a população de baixa renda e pela falta de apoio do Governo Federal ao setor de transporte de passageiros, com o veto presidencial à ajuda de R\$ 4 bilhões. Com a vinda da segunda onda da COVID-19, essa situação tende a se agravar. Certamente, será um ano muito difícil.

Buscando soluções para minimizar essa crise, a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) vem atuando em conjunto com Confederação Nacional do Transporte (CNT), a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) e a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI), para viabilizar alguma ajuda financeira ao setor de transportes.

A Federação vem, também, solicitando a postergação dos pagamentos dos impostos federais e dos pagamentos das prestações do Finame (financiamento do BNDES destinado à aquisição de ônibus).

Entretanto, para mitigar os efeitos da crise no setor, seriam necessárias, além da prorrogação do pagamento de impostos, do Finame e do REFIS (Programa de Refinanciamento de Dívidas), ações como a redução do ICMS incidente sobre o óleo diesel, com a consequente redução do seu preço, uma vez que esse gasto, junto com pneus e peças dos veículos, representa cerca de 30% do custo dos serviços de transporte de passageiros.

Além disso, o setor de transporte urbano e metropolitano de passageiros necessita urgentemente de subsídios, uma vez que a remuneração pelos serviços prestados de grande parte das empresas operadoras depende, unicamente, da arrecadação tarifária. Há discussões sobre a criação de outras fontes de recursos para custear a operação do transporte de passageiros, como a cobrança de pedágio urbano e a criação de uma CIDE municipal. Mas são propostas que demandam decisões políticas e o setor precisa de socorro urgente para manter a prestação dos serviços aos clientes.

Paralelamente, temos investido em iniciativas em busca de fidelizar os atuais passageiros e conquistar novos clientes. No transporte rodoviário estão sendo veiculadas campanhas nas mídias televisivas, por rádio e nas redes sociais. Também estão sendo realizadas campanhas que visam combater o transporte clandestino.

Já no transporte público municipal que, em decorrência da pandemia, ainda sofre com uma drástica redução no número de passageiros, fica difícil planejar algum tipo de campanha de fidelização. Por isso, é de vital importância que as autoridades governamentais contribuam com soluções, de modo que seja possível assegurar esse serviço essencial à população. 🚒



MAURO ARTUR HERSZKOWICZ

Presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP).



EXPERIÊNCIAS TRANSFORMADORAS

Plataforma de venda de passagens on-line e facilidades no pagamento das passagens vêm propiciando melhores experiências para quem viaja de ônibus

V

vemos um momento que exige mudança de hábitos, comportamentos e procedimentos. As empresas devem estar atentas a esse novo tempo que exige distanciamento, agilidade e praticidade. Isso não é diferente no setor de transporte de passageiros por ônibus.

Visando oferecer experiências agradáveis não só durante a viagem, mas bem antes de seu início, já na compra e no pagamento da passagem, algumas iniciativas vêm mostrando que é possível tornar o transporte coletivo mais atrativo.

Vai De Mobifácil

Conecte-se ao seu próximo destino

Mobifácil

Conectando você a tudo.

Compre sua passagem de ônibus online

www.mobifacil.com.br

- Passagem de ônibus online
- Mais barato que na rodoviária
- Sem taxa de conveniência
- Embarque direto no ônibus

O site da empresa também conta com o Blog Vai de Mobifácil, com dicas para viagens, informações sobre destinos, curiosidades e depoimentos de viajantes. Por meio dos conteúdos, a Mobifácil ressalta que deseja mostrar para as pessoas que viajar de ônibus é uma opção mais sustentável, tendo em vista que esse é o meio de transporte que menos agride a camada de ozônio, além de consumir menor quantidade de combustível quando comparado a trens movidos a diesel e aviões, por exemplo.

Esse é o caso da **Mobifácil**, plataforma de vendas de passagens de ônibus on-line, que chegou ao mercado nacional com o propósito de transformar a experiência da viagem rodoviária, proporcionando mais agilidade e praticidade aos passageiros.

Pelo site o cliente pode comprar passagens de ônibus de viagens tradicionais do mercado que atuam em 12 estados, além do Distrito Federal, e oferecem mais de 700 destinos disponíveis. Somente no 3º trimestre de 2020, a procura de bilhetes pela internet cresceu 100%, em comparação com o 2º trimestre, informa a Mobifácil.

CREDIBILIDADE DA MARCA

A marca foi criada com a parceria de três grandes grupos de mobilidade do Brasil: **Grupo Comporte, CMP e Itamarati**. Ao todo, são 11 empresas de tradição no transporte rodoviário de passageiros, atuando há anos no mercado. O objetivo da união foi criar um marketplace de passagens para facilitar a pesquisa de trechos do cliente em um único lugar.

Um dos diferenciais de comprar e viajar com as empresas que fazem parte do mesmo grupo é o atendimento unificado. A central de relacionamento da Mobifácil e das viagens é integrada, garantindo mais agilidade na resolução das solicitações. Caso o cliente precise de suporte no momento da compra ou na viagem, ele pode entrar em contato pelos canais digitais ou telefones, disponíveis 24 horas por dia, 7 dias por semana.

As empresas de transporte precisavam simplificar a vida dos seus passageiros, a exemplo dos aplicativos para pedir comida ou comprar pela internet e a Mobifácil chegou para transformar essa realidade e estabelecer um novo padrão, afirma o **diretor de Tecnologia e Inovação do Grupo Comporte, Carlos Andrade**. “Com isso, vamos oferecer uma tecnologia simples e gratuita para a compra de passagem de ônibus e embarque sem bilhetes de papel”, destaca.

VANTAGENS

- ✓ Site oferece segurança e agilidade na compra de passagens de ônibus rodoviário on-line para mais de 700 destinos pelo Brasil, operado por 11 viagens.
- ✓ Pela Mobifácil, o cliente compra a passagem de ônibus on-line sem pagar a taxa de conveniência, que pode chegar a 17% do valor da compra em outros sites.
- ✓ Cartão de embarque é 100% digital, sem precisar retirar a passagem no guichê. O cliente recebe a passagem no celular e embarca direto no ônibus com um QR Code, evitando filas e otimizando o tempo de viagem.
- ✓ Facilidade no pagamento da passagem, que pode ser feito no cartão de débito ou em 6 vezes sem juros no cartão de crédito.
- ✓ Atendimento integrado com as empresas que operam as viagens 24 horas por dia, 7 dias por semana.





WEMOBI, OPÇÃO DE MOBILIDADE MAIS ACESSÍVEL

A **Wemobi**, uma plataforma de viagens também voltada para o transporte rodoviário, chega ao mercado com o objetivo de tornar a viagem de ônibus mais confortável e econômica. A empresa faz parte da e-bus, unidade de negócio digital e de inovação do **Grupo JCA** – à qual pertencem grandes ícones do setor rodoviário como as Viações Cometa, 1001 e Catarinense.

A startup opera com linhas regulares, dentro da legislação e com veículos regulamentados pela ANTT, e tem como valor inegociável a segurança. Todos os ônibus possuem a logomarca e pintura especial da empresa, são modernos e de dois andares (double deck), com alto padrão de conforto e qualidade.

O embarque de passageiros é feito por QR Code ou reconhecimento facial e o pagamento pode ser com o cartão de crédito, parcelado em até 10 vezes sem juros.

Lançada no final de julho de 2020, a Wemobi vem estabelecendo não só novos pontos e horários de saídas, como também complementando sua frota para aumentar o volume de partidas. Atualmente atende às cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Curitiba. Segundo informações da empresa, desde o seu lançamento até o mês de dezembro, foram comercializadas pela plataforma mais de 50 mil viagens.

“Seguimos em ritmo de crescimento, buscando ampliar as possibilidades de destinos para os clientes que precisam viajar neste momento e temos boas perspectivas de crescimento para 2021, levando uma nova experiência de viagem, mais digital, ao setor de transporte rodoviário”, afirma o diretor executivo da e-bus e Head da Wemobi, Rodrigo Trevizan.

FACILIDADES DO PAGAMENTO COM PIX E PIC PAY

Algumas empresas também já estão oferecendo aos seus clientes a possibilidade de pagamento instantâneo pela plataforma do Pix, em que os recursos são transferidos em poucos segundos, a qualquer hora ou dia, sem nenhuma taxa, por meio de um celular.

Na **Mobifácil**, que já conta com esse recurso, a estimativa é que cerca de 20% dos clientes utilizem o sistema do Banco Central para realizar pagamentos, aumentando a acessibilidade dos públicos às vantagens oferecidas pela plataforma, como ausência de taxas de conveniência (que podem chegar até 17% do valor da passagem), além de um embarque mais prático, rápido e seguro, sem filas e com o mínimo de contato humano possível.

“Tomamos a dianteira na disponibilização de pagamentos digitais com o Pix pensando em proporcionar a melhor experiência de compra para o cliente, oferecendo praticidade e segurança aos nossos passageiros. Com o Pix, o pagamento é feito sem necessidade de exposição dos dados bancários e cartões dos clientes, uma vez que todas as transações são realizadas de forma instantânea e criptografada. É uma tendência que veio para ficar”, destaca o diretor comercial da empresa, Thiago Chieppe Juffo.



A Viação Águia Branca também já oferece aos passageiros a praticidade do pagamento por meio digital das passagens via Pix ou PicPay, nas mais de 350 agências credenciadas no Brasil.

A viação disponibiliza também a possibilidade para compra de passagens por meio de seu site com pagamento via cartão de crédito e débito e pelo Disque Passagem com cartão de crédito. Vale destacar a possibilidade de parcelamento no cartão de crédito.

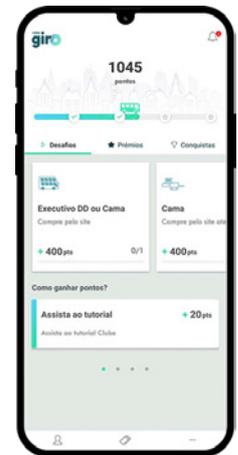
CLUBE GIRO, PROGRAMA DE BENEFÍCIOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

O clube giro, primeiro programa de benefícios gamificado do transporte rodoviário, em teste desde agosto passado e lançado agora de forma definitiva, chega ao mercado com a proposta de oferecer vantagens a todos que viajam de ônibus. O aplicativo oferece diferentes tipos de vantagem, como brindes, descontos graduais na compra de novas passagens ou até mesmo bilhetes de cortesia para levar um acompanhante em viagens de grandes empresas parceiras do clube, como as **Viações Cometa, Catarinense, 1001, Rápido Ribeirão e Expresso do Sul**.

O clube giro é uma iniciativa do Grupo JCA e reforça a estratégia da empresa de investir e lançar serviços inovadores ao mercado e dialogar de maneira ainda mais próxima com os seus clientes. De acordo com informações do Grupo, ele foi desenvolvido com o objetivo de promover um comprometimento simplificado e dinâmico, além de proporcionar uma experiência personalizada.

“Realizamos um amplo estudo de comportamento e necessidade dos nossos clientes, para criar um programa assertivo e que fizesse sentido para os hábitos de consumo atuais, de forma fácil e abrangente”, explica a líder do programa e gerente de clientes do Grupo JCA, Márcia Martinez.

“Mesclamos a forma de interagir com a de gerar prêmios, que não está relacionada apenas com a frequência de viagens dos participantes, mas também com outros fatores complementares que acabam construindo essa relação e vínculo com as nossas marcas. Fizemos um projeto-piloto no final do ano passado e o índice de satisfação foi bastante positivo. Agora, buscamos aumentar a adesão com o lançamento oficial para todos, neste momento de retomada gradual das viagens e de todo o mercado ao longo do ano”, complementa Márcia.



Diferentemente dos programas de fidelidade tradicionais, no clube giro os prêmios não estão ligados apenas à realização de viagens, mas a toda interação feita por aplicativo.

Seguindo o conceito de gamificação, os participantes podem realizar diferentes desafios e, ao cumpri-los, recebem medalhas para resgatar recompensas.

Para agilizar a evolução do participante no game, existem os aceleradores, que são pequenas tarefas que instigam o envolvimento e liberam medalhas adicionais, como participar de pesquisas, quizzes ou interagir em vídeos pela ferramenta.

Por exemplo, para atingir o primeiro marco de 500 pontos, que dá direito a um desconto de 25%, basta baixar o aplicativo e se cadastrar, assistir ao tutorial e participar de algumas atividades. Indicar a plataforma para amigos também aumenta os pontos do usuário. Com isso, o cliente já pode usufruir descontos para programar uma próxima viagem, para São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo, Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul, além de algumas rotas internacionais que ligam o Sul do Brasil ao Paraguai. 



ATENÇÃO PERMANENTE

Empresas operadoras do transporte coletivo reforçam os cuidados no controle do Covid-19

D

Desde o início da pandemia do novo coronavírus, as operadoras de transporte coletivo por ônibus adotaram uma atitude proativa e inúmeros cuidados com os seus clientes, veículos e terminais para evitar a propagação e contaminação dentro dos coletivos.

Ao longo do tempo, esses cuidados foram intensificados com a aquisição de tecnologia antiviral, capacitação e treinamento dos profissionais que atuam no setor, disponibilização de álcool em gel e máscaras para os passageiros. Enfim, são inúmeros os cuidados e recursos adotados pelo setor no combate à pandemia.

A frota da **Viação Águia Branca**, por exemplo, aprimorou seus protocolos de biossegurança e higiene e conta com um sistema de ar-condicionado que renova o ar pelo menos duas vezes mais que o exigido pelas autoridades sanitárias. Trata-se de aparelhos 63% mais eficientes que os utilizados em mercados, agências bancárias e aeroportos, segundo estudo feito pela fabricante da carroceria, a Marcopolo, e a Universidade de Caxias do Sul (UCS), no Rio Grande do Sul.

“Ajustamo-nos para prover ao passageiro a viagem mais segura, com alto critério de biossegurança, mostrando que é possível se adaptar. Os veículos da empresa já contavam com aparelhos de ar-condicionado com renovação de ar automática. Porém, com a pandemia do Covid-19, o sistema foi adequado para ficar aberto o tempo todo, passando a filtrar e renovar o ar que circula no veículo pelo menos duas vezes mais do que o exigido por lei”, destaca a diretora comercial e de Marketing da empresa, Paula Barcellos Corrêa.

A Águia Branca também faz a medição de temperatura de todos os seus passageiros na hora de embarcar; o uso de máscara de proteção dos motoristas e passageiros é obrigatório; a limpeza dos ônibus é feita com produtos registrados pela Anvisa e equipamentos recomendados pelas autoridades de saúde e álcool 70% são disponibilizados para os passageiros.

Além dessas ações, a empresa está incentivando ainda mais a compra on-line e o embarque digital. O cliente pode comprar pelo site da empresa e se dirigir direto à plataforma para embarcar com a passagem na tela do celular, ou imprimir em casa, sem precisar enfrentar filas ou passar pelo guichê, diminuindo a circulação na rodoviária.

Para os clientes que preferem comprar nas agências, a distância entre os atendentes e os clientes está maior e as filas, com marcação no chão, respeitando o distanciamento de 1,5m entre as pessoas; nas agências foram instalados acrílicos de proteção.



SEGURANÇA DURANTE A PANDEMIA

Em um período em que a prioridade máxima é cuidar da saúde e do bem-estar dos clientes, todas as empresas de ônibus parceiras da **Mobifácil** e que integram os Grupos Comporte, CMP e Itamarati adotaram uma série de medidas de higiene e exigências da Organização Mundial da Saúde (OMS) para garantir viagens ainda mais seguras.

Todos os ônibus recebem reforço na limpeza interna, com a aplicação de um produto antiviral a cada 72 horas, garantindo um ambiente com risco de contágio mínimo. Motoristas e passageiros também devem usar máscara durante todo o trajeto e higienizar as mãos antes de cada viagem.

“Sabemos que esse é um momento que exige máxima responsabilidade e cuidados especiais. Por essa razão, desenvolvemos processos que promovem segurança para nossos colaboradores e clientes, a fim de continuar com o trabalho de conectar pessoas a seus familiares, amigos e viagens dos sonhos”, destaca Tomaz Nunes, diretor comercial do Grupo Comporte.

RADIAL: TODOS CONTRA O CORONAVÍRUS

Já a Radial Transporte, somente no ano passado, utilizou mais de dois mil litros de álcool em gel, álcool 70%, desinfetante, sabão neutro e bactericidas para esterilizar todos os ônibus que circulam na região do Alto Tietê. A empresa, logo no início da pandemia, também desenvolveu campanhas de conscientização e criou barreiras sanitárias para impedir a proliferação do vírus.

As ações estão surtindo efeito: estudo realizado pela NTU, divulgado em setembro passado, demonstrou que o transporte coletivo não está associado ao aumento de casos de Covid-19. A NTU avaliou 15 sistemas de transporte público por ônibus e concluiu que não há relação entre o número de passageiros transportados e a variação do número de casos do novo coronavírus.

Além do investimento financeiro, a Radial também mobilizou uma força-tarefa entre os colaboradores do setor de limpeza para triplicar a higienização interna e externa dos veículos.

“A empresa não ficou de braços cruzados”, comenta a coordenadora de Recursos Humanos, Júlia Pereira: “Nós mobilizamos as equipes e as gerências de todas as garagens desde a primeira notificação de suspeita de coronavírus em Mogi das Cruzes, no final de janeiro de 2020. Traçamos planos, estudamos o cenário e aplicamos nossa estratégia para melhor combater a pandemia”.

A Radial também distribuiu mais de mil máscaras respiratórias para idosos e pessoas consideradas do grupo de risco; o Terminal Norte de Suzano recebeu recipientes de álcool em gel e as costureiras das cidades foram amparadas pelo “Renda Extra Familiar”, um programa idealizado para incentivar a produção de máscaras artesanais e proporcionar apoio financeiro às famílias mais atingidas pela pandemia.

A empresa aproveitou ainda as facilidades do ambiente virtual para espalhar conhecimento na forma de vídeos, imagens, links e textos. Mais de 500 mil pessoas visualizaram as 540 postagens mensais desde o início da campanha “Todos contra o coronavírus”, segundo relatório do Facebook.



ÔNIBUS EQUIPADOS COM PROTEÇÃO ANTIVIRAL

A cidade de Sorocaba também colocou recentemente em operação quatro ônibus equipados com proteção antiviral e antibacteriana, inclusive contra a Covid-19. Bancos, balaústres, corrimãos e catracas dos veículos foram revestidos com tecido que assegura a proteção, garantindo, assim, mais confiabilidade ao transporte público.

Trata-se de uma iniciativa da Prefeitura de Sorocaba, por meio da Urbes – Trânsito e Transporte, em parceria de teste com a ChromaLíquido Soluções Tecnológicas.

A solução foi desenvolvida pela ChromaLíquido Soluções Tecnológicas, em conjunto com a Rhodia, empresa do Grupo Solvay, e é indicada para uso profissional, em virtude do efeito permanente da ação antiviral e antibacteriana, resistência a atritos, higienizações e lavagens constantes, como exige o transporte público.

O aditivo antiviral aplicado nos fios dos tecidos é produzido com nanotecnologia capaz de romper a camada de gordura do vírus, impedindo que ele se fixe na superfície. Além disso, os aditivos conseguem inativar em 99,99% o Sars-Cov-2, responsável pela Covid-19, em até 1 minuto.



Os veículos são certificados pelas áreas e agências técnicas do governo do estado, incluindo a Unicamp e o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), que testaram a resistência física do produto e sua eficiência.

“Com a tecnologia, aumentamos a segurança para o passageiro, ajudando a controlar a disseminação do coronavírus, diminuindo chances de contaminação cruzada”, enfatiza o diretor de Relações Institucionais da ChromaLíquido, Ricardo Bastos.

A contaminação cruzada ocorre quando a pessoa infectada com o vírus coloca a mão em uma superfície e, em seguida, outra toca no mesmo local, correndo o risco de contrair a doença.

Além de Sorocaba, a solução antiviral e antibacteriana está em operação em Osasco (SP), Florianópolis (SC) e em uma frota de ônibus intermunicipais gerenciada pela EMTU/SP, que circulam na zona oeste da Região Metropolitana de São Paulo.

GRUPO SÃO JOÃO INTENSIFICA INVESTIMENTOS EM HIGIENIZAÇÃO

O Grupo São João, desde o início da pandemia, vem intensificando os cuidados com a limpeza externa e interna de todos os veículos da frota, além dos setores administrativos e pontos de embarque e desembarque. Para isso, investiu em produto de última geração e mais eficaz que o álcool 70%. Toda vez que o veículo entra na garagem, a solução é borrifada em todo o seu interior.

“Esse processo é realizado de três a mais vezes por dia, todos os dias”, ressalta o gestor de Higienização, Emerson Bueno Alves.

A empresa também mantém álcool em gel 70% à disposição dos passageiros nos veículos, nos departamentos da empresa e no terminal em Votorantim. Além disso, a frota é lavada por dentro e por fora com produtos biodegradáveis, que não agredem o meio ambiente.

Enquanto os profissionais do transporte, considerados grupo prioritário na vacinação contra a Covid-19, esperam ansiosamente serem imunizados, o Grupo São João tem outra preocupação que envolve a saúde e o bem-estar dos seus colaboradores: a proteção contra as gripes H1N1 e H3N2. Para isso, a exemplo de anos anteriores, pretende vacinar todo o seu quadro funcional ainda no início deste ano. 🚩





VEÍCULO LEVE SOBRE PNEUS (VLP) – UMA VISÃO DE FUTURO

POR: FRANCISCO CHRISTOVAM (*)

Encerradas as atividades da Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC), em 8 de março de 1995, nasce a São Paulo Transporte S/A (SPTrans) que, com um pouco mais de mil empregados, todos oriundos da extinta CMTC, se propunha a ser uma *empresa de inteligência* na sua área de atuação. Com uma mudança significativa da sua missão, a nova empresa deveria deixar de lado a longa experiência adquirida na operação e na manutenção de ônibus e se preparar para novos desafios, agora, com ênfase no planejamento dos sistemas de transporte, no desenvolvimento de novas tecnologias e no

aprimoramento da qualidade dos serviços prestados à população. Como era de esperar, essa transformação envolvia não apenas a alteração do escopo de trabalho da empresa, mas, principalmente, uma mudança de visão e de comportamento dos técnicos, dos especialistas e do pessoal de gestão da empresa.

No segundo semestre do ano de 1996, toda a expertise desenvolvida pela SPTrans foi colocada à prova, quando a empresa se viu instada a desenvolver um sistema de transporte de média capacidade, baseado no modal ônibus. A motivação para tal encomenda se deveu ao fato de que a tecnologia do ônibus era totalmente dominada

no país, ou seja, havia competências e experiências locais, de sobra, para especificar, projetar, construir, operar e manter frotas de ônibus dos mais variados tipos e tamanhos, utilizando vários tipos de combustíveis, trafegando em quaisquer tipos de logradouro, com diferentes níveis de segregação, em cidades de pequeno, médio e grande portes.

Como resposta ao desafio lançado, os técnicos da SP-Trans propuseram um sistema de média capacidade, capaz de atender a demandas de até 30 mil passageiros, por hora e por sentido, utilizando veículos biarticulados, movidos a tração elétrica e guiados. Em síntese, tratava-se da junção de tecnologias bastante conhecidas e dominadas, ou seja, a operação de trólebus biarticulados e equipados com um moderno sistema de guiagem, com a função primordial de propiciar uma menor ocupação do espaço urbano com as pistas de rolamento, bem como de facilitar a condução dos veículos.

A experiência adquirida com a operação de ônibus biarticulados, em Curitiba, e com a operação de trólebus, em São Paulo, serviu de base para a especificação técnica do veículo a ser utilizado no novo sistema de transporte proposto. O uso de veículos guiados consistia na novidade do projeto e no maior desafio tecnológico a ser superado. O modelo adotado (sistema “O-Bahn”, desenvolvido pela Daimler-Benz) utilizava duas rodas horizontais, paralelas ao solo, fixadas logo à frente dos pneus dianteiros, que se inseriam em canaletas instaladas ao longo do trajeto. Nascia, assim, o Veículo Leve sobre Pneus (VLP).

Por meio de uma concepção geral e de estudos preliminares de uma rede de transporte de média capacidade para a cidade de São Paulo, os especialistas da SPTrans e de algumas empresas de consultoria, contratadas para suprir a falta de conhecimento específico sobre determinados assuntos técnicos, foram buscar em vários países – Estados Unidos, Alemanha, Inglaterra, França, Bélgica, Austrália e Japão – os dados e as informações necessários ao desenvolvimento de um novo sistema de transporte de média capacidade, para São Paulo.

Enquanto alguns especialistas desenhavam a rede de corredores por onde deveriam circular os novos veículos, sempre em faixa de domínio própria, e determinavam a localização dos terminais de ponta e das estações de transferência, outros se dedicavam à especificação de todos os componentes dos veículos e das redes elétricas de contato e de alimentação.

Assim que foi definido o traçado básico da primeira linha a ser construída, ligando o Parque D. Pedro ao Sacomã, quatro renomados arquitetos – Júlio Neves, Carlos Bratke, Walter Toscano e Rui Ohtake – foram convidados a apresentar modelos arquitetônicos para os terminais e para uma pista de rolamento, totalmente segregada. O projeto que mais agradou aos técnicos foi aquele apresentado pelo arquiteto Rui Ohtake e, em certa medida, adotado para a construção das estações intermediárias, dos Terminais Mercado, Sacomã e Vila Prudente, bem como da própria pista por onde circulam os veículos.

O veículo, que incorporou todos os avanços conseguidos com a fabricação dos trólebus de 3ª geração e dos ônibus “padron”, a partir da década de 80, teve a máscara frontal projetada pelo arquiteto Oswaldo Mellone. O design da frente do veículo, inédito e moderno, foi utilizado na construção do protótipo, montado sobre chassi da Volvo, carroceria da Marcopolo, motores de tração da Equacional e sistema de comando da Powertronic, que circulou numa pista de testes, construída ao lado da reta oposta do Autódromo de Interlagos.

VLP BRASILEIRO, DESENVOLVIDO PARA SER OPERADO EM SÃO PAULO

Ao mesmo tempo em que se testava o protótipo e se aprofundavam os estudos sobre a rede de transporte a ser operada pelo VLP, as licitações para a construção da infraestrutura – pista, estações de transferência e terminais – foram realizadas.

Da fase de concepção, estudos, projetos e construções até o início da operação da linha que liga o Parque D. Pedro II ao Sacomã, houve muitas alterações no projeto original, descharacterizando-o por completo e deixando a cidade de São Paulo sem um sistema de transporte de média capacidade, até hoje. Infelizmente, ainda na fase dos estudos iniciais, por ocasião das eleições municipais de 1996, um “marqueteólogo político”, que assessorava um dos candidatos a prefeito, resolveu dar ao sistema o codinome de Fura-Fila, e ainda há quem chame o Expresso Tiradentes por esse apelido de mau gosto.

Por sua vez, as montadoras, as encarroçadoras e as operadoras de ônibus não encamparam o projeto e as discussões políticas sobrepujaram os debates técnicos. Depois de muitas idas e vindas, na administração Serra/Kassab, em 2007, foi possível iniciar a operação de um arremedo do projeto original. Apesar das mudanças introduzidas no projeto, o Expresso Tiradentes, com 12,5km de extensão, três terminais e seis estações de transferência, se

constitui no único Bus Rapid Transit (BRT) da cidade de São Paulo e no sistema de transporte mais bem avaliado pelos usuários, entre todos os modais que operam na Região Metropolitana de São Paulo.

Embora algumas iniciativas tenham ocorrido, para implantar sistemas de média capacidade de transporte nas maiores cidades brasileiras, principalmente por ocasião dos Jogos Olímpicos e da Copa do Mundo de futebol, praticamente não há nenhum sistema com essas características instalado e operando, adequadamente, no Brasil.

Para surpresa dos céticos e regozijo de quem participou do projeto original do VLP de São Paulo, porém, surge em Xangai, na China, um novo sistema de transporte de passageiros, de média capacidade, utilizando veículos elétricos – movidos a bateria – biarticulados e guiados por trilhos virtuais (Intelligent Digital-Rail Transport – iDRT). Os veículos, com 30,5 metros de comprimento e capacidade para 302 passageiros, deverão rodar a uma velocidade de até 70km/h. A linha de demonstração terá nove estações, uma extensão de 21,7 quilômetros e deverá usar, como sistema de guiagem, sensores sob o veículo e navegação por pico magnético. Nem é preciso dizer que o sistema a ser testado em Xangai é, sem sombra de dúvida, muito mais moderno e atualizado do que o VLP proposto, nos idos de 1996, para São Paulo.

Passados mais de 25 anos das primeiras iniciativas para o desenvolvimento de um sistema de transporte de média capacidade, baseado numa tecnologia nacional, absolutamente conhecida e dominada, ambientalmente sustentável, possível de ser implantada a custos competitivos com outras tecnologias similares, para ser operada em faixa de domínio própria, eventualmente em comboios, com custos operacionais conhecidos e de fácil inserção na paisagem urbana, eis que surge um projeto chinês com as mesmas características do projeto do VLP de São Paulo. Uma verdadeira “reencarnação tecnológica”, por assim dizer!!!

Neste momento, quando o período de pandemia provocada pelo coronavírus criou um verdadeiro caos nos sistemas de transportes por ônibus das principais cidades brasileiras e quando os prefeitos recém-eleitos começam a pensar ou rever seus respectivos planos de mobilidade urbana, surge a oportunidade de realizar estudos técnicos sérios e competentes, com análises precisas de demanda e oferta para, quando necessário e conveniente, propor a modernização das especificações técnicas e dos conceitos praticados, com vistas à retomada do Veículo Leve sobre Pneus (VLP), como um sistema de média capacidade, perfeitamente capaz de ser concebido, projetado, construído e operado integralmente por empresas instaladas no Brasil.

Renovar é preciso! 🚩



FRANCISCO CHRISTOVAM

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

PARE

TRÂNSITO SEGURO

NÚMEROS ALARMANTES DE ACIDENTES SINALIZAM PARA NECESSIDADE DE MUDANÇA DE ATITUDE

Painel CNT de Acidentes aponta mais de 5,2 mil vidas perdidas nas rodovias em 2020

E

mbora as rodovias federais brasileiras contabilizem em 2020 mais de 60 mil acidentes, o que representa uma queda de 5,9% em relação ao ano anterior, o número de mortes foi de 5.287, uma redução de 0,8% na comparação com 2019 (5.332), indicando que, embora tenha havido menos acidentes, eles provocaram mais mortes.

Esses dados são da Polícia Rodoviária Federal e constam do Painel CNT de Consultas Dinâmicas de Acidentes Rodoviários. No local é possível realizar pesquisas interativas sobre números gerais e, também, filtrar e cruzar informações com as ocorrências entre 2007 e 2020.

A rodovia com o maior número de acidentes, ao longo do ano passado, foi a BR-101, na qual foram contabilizadas 8.715 ocorrências. Em relação ao número de mortes, a BR-116 pode ser considerada a rodovia que mais mata. Somente em 2020, foram 690 vidas perdidas nessa via. O custo estimado de todos os acidentes em rodovias federais foi de R\$ 10,22 bilhões.

De acordo com o **presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Vander Costa**, os índices de acidentes, especialmente os com vítimas fatais, revelam a necessidade de investimentos efetivos em infraestrutura rodoviária, na formação dos condutores e na ampliação de campanhas educativas com foco na segurança no trânsito. “Melhorar as condições viárias, capacitar os motoristas e desenvolver ações voltadas para a segurança veicular são a melhor estratégia para a superação desse grave problema”, destaca.

PRINCIPAIS DADOS LEVANTADOS

- O Brasil registrou 14 mortes nas rodovias federais a cada dia em 2020.
- O tipo mais frequente de acidentes com vítimas é a colisão.
- BR-116 e BR-101 são as que mais matam no Brasil.
- Minas Gerais é a campeã em número de mortes e de acidentes nas rodovias federais.
- O Distrito Federal registra cinco vezes mais acidentes por 100km do que a média nacional.
- Sudeste e Sul concentram os maiores índices de acidentes com vítimas.

SEST SENAT, UM IMPORTANTE ALIADO

Os trabalhadores do setor transportador contam com um importante aliado para a sua qualificação profissional, um dos aspectos destacados pelo presidente da CNT como essencial para a redução dos acidentes nas rodovias. É inegável a importância do **Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT)** para formação, aperfeiçoamento e reciclagem dos profissionais do transporte.

Os cursos, com aulas teóricas e práticas, a custo zero para o profissional do transporte, são padronizados e orientados por modernas técnicas pedagógicas, o que contribui para o aumento da produtividade, da competitividade, da segurança nas estradas e do fortalecimento do setor de transporte brasileiro. 🚗

ACESSE O PAINEL CNT DE ACIDENTES RODOVIÁRIOS EM:

<https://www.cnt.org.br/painel-acidente>



SUORTE PSICOLÓGICO PODE GERAR INÚMEROS BENEFÍCIOS PARA AS ORGANIZAÇÕES E PARA OS COLABORADORES



Problemas como ansiedade e depressão são muito comuns e precisam ser tratados adequadamente

0

Brasil é considerado o país mais ansioso do mundo e o quinto em casos de depressão, segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS). Pesquisa feita pela Fiocruz em 2020 revela que sintomas de ansiedade e depressão afetam 47,3% dos trabalhadores de serviços essenciais durante a pandemia de Covid-19.

Os dados falam por si sós e alertam para a importância da ajuda psicológica aos primeiros sinais de que a saúde mental não vai bem. Nesse sentido, os trabalhadores do setor de transporte contam com um importante suporte oferecido pelo SEST SENAT: o atendimento psicológico disponibilizado nas Unidades localizadas em todo o Brasil.

Para falar sobre a importância da atenção com a saúde mental, conversamos com as psicólogas Danielle Kepe de Souza Pinto (SEST SENAT Praia Grande) e Raissa Grejanin Teobaldo (SEST SENAT Votuporanga), que forneceram valiosas orientações sobre a necessidade da identificação, prevenção e cuidados.

QUAL É O CONCEITO DE SAÚDE MENTAL E QUAIS SÃO OS DISTÚRBIOS MENTAIS MAIS COMUNS?

Raissa – Segundo a OMS, saúde mental é um estado de completo bem-estar físico, mental e social, que permite ao indivíduo o uso de suas habilidades emocionais, cognitivas e sociais. As doenças e os transtornos mentais mais comuns são: ansiedade, pânico, estresse pós-traumático, fobias específicas, depressão e transtorno afetivo bipolar.

QUAIS OS PRINCIPAIS INDÍCIOS DE QUE A SAÚDE MENTAL NÃO VAI BEM E DE QUE É PRECISO PROCURAR AJUDA? QUE PROFISSIONAL BUSCAR?

Danielle – O corpo e a mente dão sinais de alerta: falta ou excesso de sono e de apetite; isolamento social; falta de energia mesmo após repouso; sentimento de culpa; desesperança; irritabilidade; impotência e incapacidade de realizar tarefas diárias, entre outros. Nesses casos, o ideal é procurar um psicólogo ou o psiquiatra que, em muitos casos, atuam conjuntamente no cuidado dos transtornos mentais.

COMO CUIDAR DA SAÚDE MENTAL DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS?

Raissa – A rotina desses profissionais e as adversidades que encontram em seu dia a dia podem causar estresse. Entretanto, alguns cuidados ajudam na prevenção. É importante fazer exercícios físicos, que liberam endorfina, proporcionando sensação de bem-estar; ter uma boa qualidade de sono e de alimentação; destinar tempo para os familiares e amigos e fazer atividades que proporcionem prazer e bem-estar.

Danielle – Usar técnicas de respiração para aliviar a tensão do corpo e tranquilizar a mente, bem como exercitar o autoconhecimento, de modo que se identifiquem os fatores geradores de estresse e, com isso, ter recursos para reconhecer as soluções, os limites e o que pode ser melhorado na atividade laboral também são ações que favorecem a saúde mental.



QUE RECURSOS O SEST SENAT TEM PARA AUXILIAR OS TRABALHADORES DO SETOR DE TRANSPORTE E QUAL A IMPORTÂNCIA DE PROCURAR AJUDA DE UM PROFISSIONAL CAPACITADO?

Danielle – O SEST SENAT oferece atendimentos na área da saúde mental por meio da assistência psicológica. Por meio da psicoterapia, que pode ser individual ou em grupo, presencial ou de modo on-line, um profissional capacitado pode auxiliar na compreensão e aceitação das emoções, favorecendo o aprendizado de como lidar com essas expressões de modo saudável.

Raissa – É sempre importante buscar ajuda de um profissional capacitado, que utiliza a ciência como recurso para propiciar a autodescoberta, a compreensão das dificuldades e a melhor forma de se lidar com questões internas e externas.

COMO UTILIZAR A ASSISTÊNCIA PSICOLÓGICA DISPONIBILIZADA PELO SEST SENAT?

Danielle – O profissional do transporte e seus dependentes podem contar com a assistência psicológica oferecida nas unidades do SEST SENAT de todo o Brasil, agendando atendimento com psicólogos qualificados sem necessidade de encaminhamento médico. O contato pode ser realizado diretamente por telefone com as unidades ou pelo portal do cliente (portaldocliente.sestsenat.org.br). Em função da pandemia, o SEST SENAT também está oferecendo atendimento psicológico na modalidade on-line, que permite assistir, por exemplo, o motorista profissional em trânsito.

COMO GARANTIR UMA MENTE SAUDÁVEL EM PERÍODOS DE CRISE, COMO O DA PANDEMIA PELA QUAL O PAÍS PASSA?

Danielle – Períodos de crise, como o da pandemia do novo coronavírus, podem causar angústia, tristeza, impotência e irritabilidade, o que exige reconhecimento e acolhimento desses receios e medos. Conversar com pessoas de confiança sobre essas reações é um bom começo. Convém investir também na meditação, leitura e técnicas de relaxamento.

No caso do motorista profissional, que não teve seu trabalho interrompido durante a pandemia, para reduzir o estresse, é preciso estar atento a suas necessidades básicas, garantindo boa qualidade do sono e alimentação saudável, pausas sistemáticas durante a jornada de trabalho e contato com a rede socioafetiva.

Raissa – Além da adoção de hábitos saudáveis, que proporcionem melhor qualidade de vida, é essencial fazer atividades que tragam prazer e felicidade e cultivar laços sociais positivos, entre outros.

QUAIS OS BENEFÍCIOS DO INVESTIMENTO EM SAÚDE MENTAL?

Danielle – Os transtornos mentais estão entre as principais causas de afastamento do trabalho, de modo que cada vez mais as empresas têm percebido que o sucesso das organizações está ligado à condição emocional e psíquica dos colaboradores. Empresas que investem na saúde mental de seus profissionais destacam-se na reversão de faltas recorrentes, no presenteísmo (funcionário presente fisicamente, mas com os pensamentos longe das tarefas) e até mesmo no risco de envolvimento com drogas no trabalho.

A realização de campanhas e programas de atenção à saúde mental dos colaboradores garante que estes se sintam apoiados e capazes de pedir ajuda para continuar ou retornar ao trabalho e com os recursos necessários para isso. Para o trabalhador, isso significa ter no trabalho um espaço de acolhimento de suas demandas integrais, o que favorece seu bem-estar e, conseqüentemente, sua vida produtiva. 



DANIELLE KEPE DE SOUZA PINTO

Psicóloga clínica no SEST SENAT- Praia Grande. É bacharel em Psicologia, mestre em ensino em Ciências da Saúde, especialista em Psicologia Social e em Atendimento de Casais e Famílias.



RAISSA GREJANIN TEOBALDO

Psicóloga no SEST SENAT- Votuporanga. É graduada em Psicologia, especialista em Psicanálise Clínica.

VIAGEM PELOS 80 ANOS DO SETPESP

Parte II

A nossa viagem pela história do transporte de passageiros continua repleta de desafios e conquistas

0

ano de 2021 marca uma data histórica: 80 anos de atividades do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo – SETPESP. São décadas e décadas marcadas por inúmeros desafios e muitas conquistas em prol do setor.

A edição de dezembro da revista Sou + Ônibus retratou os primeiros anos da entidade que, no próximo dia 15 de maio, comemora “Bodas de Carvalho”. Foi o início de uma longa viagem que continua nesta edição. Tome assento, garanta a sua “janelinha” e embarque conosco nesta jornada.

**A nossa trajetória
começou com a saída
de circulação do bonde
e a chegada do ônibus.**

Passamos pelas décadas de 40, 60, 70 e paramos em 1980. Os anos 80 foram marcados pela estruturação e ampliação das atividades do SETPESP, que transferiu a sua sede própria para o Conjunto Nacional, na Avenida Paulista.

A título de curiosidade, vale lembrar que nos anos 60 o Conjunto Nacional era considerado sinônimo de elegância e modernidade. O luxuoso restaurante Fasano, localizado no terraço da construção, foi palco de apresentações de nomes famosos da música internacional, além de receber atores de Hollywood e personalidades como o Príncipe de Gales, o presidente norte-americano Dwight Eisenhower e o revolucionário cubano Fidel Castro.



Trajatória

1986 E 1989

- **Contribuição do SETPESP** na elaboração dos regulamentos do transporte regular de passageiros na Região Metropolitana de São Paulo e dos serviços rodoviários intermunicipais de transporte coletivo de passageiros, respectivamente.

1991

- **Lançamento da primeira edição do informativo mensal do SETPESP**, o SETNEWS, que atualmente dá lugar à revista Sou + Ônibus. Tímido, com poucas folhas, feito de forma simples e com poucos recursos, nasceu com a missão de manter os associados informados sobre os projetos e estudos da entidade. Aos poucos foi ganhando vida, mais conteúdo, maior número de folhas, cores e credibilidade não somente do segmento, mas também de outras entidades e órgãos públicos.

Curiosamente, em sua primeira edição, uma das matérias tinha como foco a “cólera” – doença bacteriana que causa diarreia grave e desidratação, normalmente transmitida pela água e que pode ser fatal se não for tratada imediatamente.

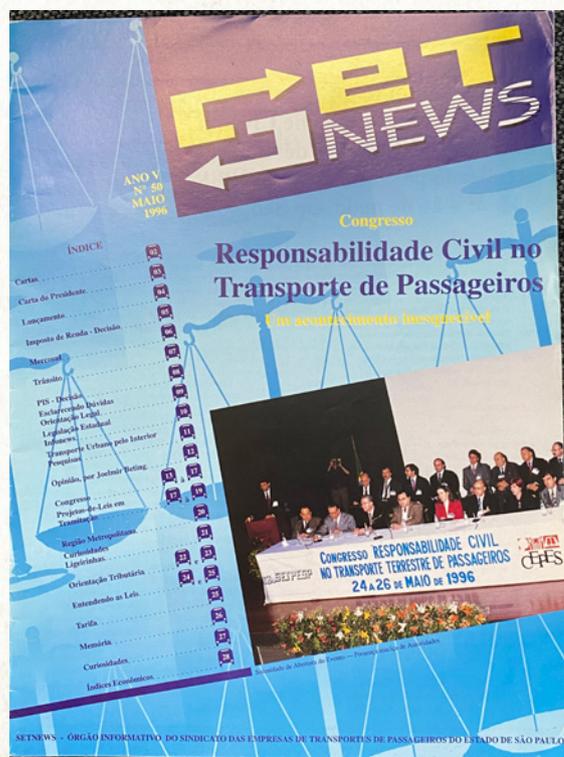
“O Terminal Rodoviário do Tietê, na zona norte, está redobrando as medidas de prevenção à cólera em São Paulo. As novas práticas mudaram a rotina do terminal. Os membros da equipe de limpeza agora utilizam luvas de borracha e transitam munidos de água sanitária pelos saguões e plataformas de embarque”, dizia a publicação. Essa situação é muito próxima da qual estamos vivendo agora com a pandemia do novo coronavírus.

Outro tema abordado, isso há 30 anos, que permanece mais que atual, diz respeito aos métodos usuais de cálculo dos custos do transporte urbano, que segundo a matéria escrita por executivos do Departamento de Transportes da Escola de Engenharia de São Carlos da USP, “incorrem em quatro erros econômicos, prejudicando a determinação de tarifas realmente justas”.

O texto é encerrado com a seguinte conclusão: “O cálculo preciso e transparente dos custos é fator importante para viabilizar uma política de subsídio à tarifa do transporte coletivo no Brasil”.

1996

- **1ª edição do Congresso Responsabilidade Civil no Transporte Terrestre de Passageiros** – O arrojo e o espírito empreendedor dos dirigentes e profissionais do SETPESP, em 1996, foram determinantes para um evento – até então pioneiro no segmento – que visava ao intercâmbio cultural do setor de transporte de passageiros com o Poder Judiciário.



Era o início de uma longa trajetória de sucesso que reúne, há mais de duas décadas, ministros, desembargadores, juízes juristas, empresários e estudantes em torno de um tema tão importante para o setor.

O primeiro Congresso contou com o suporte do Centro de Estudos e Pesquisas do 1º Tribunal de Alçada Civil do Estado de São Paulo (CEPES). Com a extinção dos Tribunais de Alçada, o evento passou a contar com a parceria da Academia Paulista de Magistrados (APM) e o apoio institucional da Associação Paulista de Magistrados (APAMAGIS).

Em 2007 a abordagem temática do conclave foi expandida e passou a ser denominado Congresso Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros. A sua 23ª edição foi realizada em 2019 em parceria com a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP).

- Lançamento do Prêmio Qualidade Motorista Padrão/96-Transporte de Passageiros** – O Prêmio SETPESP Motorista Padrão, pioneiro na categoria, nasceu com o intuito de engajar o trabalhador do transporte na gestão da qualidade e incentivar o seu aperfeiçoamento, bem como valorizar a sua imagem, por meio de premiação àqueles que se destacam no desempenho de suas funções.



1997

- I Simpósio Temas Relevantes nas Relações de Trabalho** – Visando discutir importantes temas, buscar novos rumos nas relações de trabalho e promover a integração da classe empresarial, o SETPESP realizou, em 1997, a primeira edição do Simpósio Temas Relevantes nas Relações de Trabalho. O evento contou com a presença de autoridades, empresários, advogados e convidados.

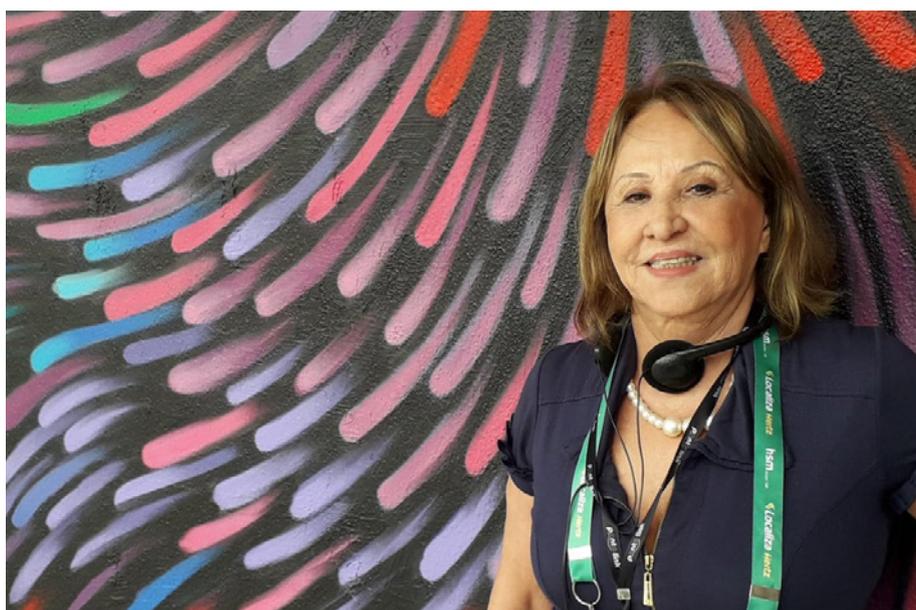
1999

- I Encontro Regional de Transportes de Passageiros, realizado em São José do Rio Preto**, com o objetivo de intensificar a interação entre os empresários do setor do interior do Estado, autoridades e os mais diversos segmentos produtivos da sociedade civil.
- Lançamento da Campanha Institucional de Marketing de Combate ao Transporte Clandestino** abrangendo todos os meios de comunicações. A iniciativa teve como objetivo alertar a população para os perigos do transporte clandestino.

- Lançamento do DRH – SETPESP** – Visando estreitar o relacionamento com as suas associadas, o SETPESP, em conjunto com o Sest/Senat, implantou em abril de 1999 o Desenvolvimento em Recursos Humanos – SETPESP (DRH-SETPESP), um grupo de estudos e aperfeiçoamento formado por profissionais do setores de Recursos Humanos e de Pessoal das empresas associadas.

O grupo esteve sob a coordenação de Francisca Biagioni, diretora do Capit 01 – Vila Jaguara que, infelizmente, no primeiro dia do mês de fevereiro foi mais uma vítima do novo coronavírus.

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



FRANCISCA DE OLIVEIRA BIAGIONI

GESTORA DE UNIDADE OPERACIONAL DO SEST SENAT POR 27 ANOS

HOMENAGEM PÓSTUMA

“A saudade eterniza a presença de quem se foi”

F

oi com profunda tristeza que o setor transportador recebeu, no primeiro dia do mês de fevereiro, a notícia do falecimento de Francisca de Oliveira Biagioni, gestora de Unidade Operacional do SEST SENAT por 27 anos.

Fran, como era carinhosamente chamada, iniciou a sua carreira no SEST SENAT como diretora da Unidade n.º 1, sediada no bairro do Tatuapé, em São Paulo. Em 1996, essa Unidade foi transferida para Vila Jaguara, também situada na capital paulista.

Alegre, comunicativa, arrojada, corajosa e inovadora, entre tantos outros adjetivos – assim era a Francisca, parceira do SETPESP e da FETPESP, lugares em que deixou grandes amigos e desenvolveu durante mais de duas décadas um trabalho impecável, que reuniu milhares de trabalhadores do transporte, ávidos por conhecimento e aperfeiçoamento.

Visando estreitar o relacionamento com as suas associadas, o SETPESP, em conjunto com o SEST SENAT, implantou, em abril de 1999, um Grupo de Desenvolvimento em Recursos Humanos que, durante anos, esteve sob a coordenação da Francisca. A profissional também esteve à frente do Programa SETPESP de Desenvolvimento e Capacitação em Transportes de Passageiros que, mensalmente, atraía pessoas dos mais diversos estados.

Francisca Biagioni se eternizará em suas obras em prol do setor transportador.

Ficam para nós a saudade e o seu bom exemplo, fruto de muita perseverança e dedicação. 🚐

“Transporte rodoviário de passageiros de São Paulo”

CONFORTO E SEGURANÇA



SETPESP LANÇA CAMPANHA “SOMOS MAIS ÔNIBUS”

Iniciativa visa alertar para os benefícios das viagens feitas em ônibus regulares e os perigos dos ilegais

0

Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP) comemora, no próximo mês de maio, 80 anos de atividades em prol de um transporte legal, regular, confortável e seguro, para garantir a integridade dos que utilizam o ônibus para seus deslocamentos no dia a dia.

Entretanto, há mais de dois anos, o setor transportador vem enfrentando a concorrência desleal de empresas de fretamento que usam aplicativos para vender passagens rodoviárias. Esses serviços são prestados em uma complexa operação montada para burlar a legislação, a fiscalização e operar linhas do sistema regular.

#SOMOS+ÔNIBUS

Visando destacar que o transporte legal é o único que oferece garantia de embarque; motoristas treinados e descansados para pegar a estrada; eficiência no atendimento e na prestação do serviço, para que tudo dê certo do início ao fim da viagem, o SETPESP lançou, em janeiro e por tempo indeterminado, a campanha **#Somos + Ônibus**.

A iniciativa, que conta com a parceria das 70 empresas associadas à entidade, é composta de posts e vídeos curtos, que estão disponibilizados em diversas mídias sociais, de modo que impactem o maior número de pessoas.

De acordo com o **diretor-executivo do SETPESP, Antonio Laskos**, a campanha está estruturada em três pilares: o risco do desequilíbrio do sistema, a segurança do passageiro e a concorrência desleal. “É preciso mostrar que o transporte ilegal representa riscos aos clientes e à população, uma vez que não sofre uma fiscalização adequada, não oferece terminais para embarque e desembarque, não tem garantia de manutenção nem de que seu motorista esteja devidamente treinado e descansado, entre outros pontos”, explica Laskos.

“A concorrência desleal também afeta o equilíbrio do sistema, uma vez que os ilegais só operam rotas mais lucrativas, escolhem os clientes, os dias da semana e a frequência; não pagam taxas, ao contrário do transporte regular, que tem obrigações tributárias, de regularidade, frequência e de gratuidade, entre tantas outras obrigações”, ressaltou o diretor.

Em face desse cenário preocupante e com o objetivo de alertar sobre os perigos desse tipo de transporte, o SETPESP, em parceria com a **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)**, também mantém uma coluna quinzenal no Jornal O Estado de São Paulo.

ACESSE O VÍDEO DA CAMPANHA #SOMOS+ÔNIBUS.



LINK: youtu.be/IK5-ULrBmFg

SUA VIDA VALE MAIS! DIGA NÃO AO TRANSPORTE CLANDESTINO

A Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI) também vem desenvolvendo uma campanha de valorização do transporte regular e combate ao clandestino pela voz de influenciadores e artistas de reconhecimento nacional, como Wesley Safadão, padre Fábio de Melo, Tirulipa, Muçã e Luisa Mell, que defendem a causa e mostram que viajar seguro é uma escolha de cada passageiro.

Os vídeos, que circulam pelas redes sociais dos artistas, do Juntos a Bordo e de várias associadas da ABRATI, levam importantes mensagens para a população. A campanha também conta com spots (gravação utilizada como peça publicitária em rádio), que entraram na grade do Programa do Muçã (conhecido e influente radialista) em mais de 100 rádios em todo o Brasil.

NÚMEROS ALARMANTES

Um levantamento feito pelo SETPESP, denominado Inventário da Ilegalidade, revela números assustadores e diversos tipos de ilegalidade: empresas e ônibus/vans sem registro ou autorizações; fretados que se desviam da finalidade e fazem linhas de empresas regulares; e até mesmo automóveis que aliciam passageiros nos pontos de embarque.

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.

De acordo com o documento, estimativas projetadas no Sistema ARTESP revelam que no transporte intermunicipal no estado de São Paulo são realizadas por mês 6.289 viagens ilegais, das quais 2.435 são feitas por apenas um aplicativo. Isso equivale ao transporte de 79.590 passageiros e somente a Buser é responsável por levar 37.126 pessoas.

Já uma pesquisa feita pelo SETPESP identificou 194 cidades do estado de São Paulo onde existem ilegalidades. Desse total, um único aplicativo está presente em 68 localidades. 🚩

DIGA NÃO AO TRANSPORTE CLANDESTINO

#SOMOS+ÔNIBUS!

QUANTO VALE A VIDA DE QUEM VOCÊ AMA?

NA HORA DE VIAJAR, OPTE PELA SEGURANÇA, OPTE POR TRANSPORTE REGULADO



DESPOLUIR EM AÇÃO

Programa sob a gestão da FETPESP fecha 2020 com saldo positivo e inicia o ano a todo o vapor

0

s trabalhos do Despoluir – Programa Ambiental do Transporte seguem a todo o vapor no estado de São Paulo. O programa fechou 2020 com um saldo positivo, a despeito de todas as dificuldades enfrentadas pelos operadores de transporte público por ônibus decorrentes da pandemia do novo coronavírus.

Os técnicos do Despoluir, sob a gestão, no estado de São Paulo, da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), visitaram 53 cidades, atenderam a 140 empresas e vistoriaram 11.196 veículos, com um índice de conformidade de 98%. Esses resultados comprovam o sucesso do programa e o empenho das empresas em busca de um transporte menos poluente e mais sustentável.

E o ano que se inicia é ainda mais promissor. Conscientes da sua responsabilidade e unidos em prol da melhoria da qualidade do meio ambiente, os operadores de ônibus, logo nos primeiros dias do ano, já solicitaram a vistoria dos profissionais do programa para uma avaliação e aferição dos seus veículos.

A Viação Sorriso de Marília Ltda., por exemplo, no início de janeiro, após ter seus veículos inspecionados e aprovados, foi certificada com o Selo Verde por atender aos requisitos exigidos pelo Despoluir. O mesmo aconteceu com a Viação Osasco, que teve 140 carros avaliados, com 100% de aprovação; e com a Viação Caieiras, unidade Franco da Rocha, na qual o técnico do Despoluir, após examinar 120 carros, constatou todos em conformidade.





CHAMADO AOS EMPRESÁRIOS

A Viação Del Rey, que há 14 anos mantém uma parceria com o Despoluir, também submeteu, no mês de fevereiro, 146 ônibus à avaliação, tendo sido todos aprovados e, por isso, receberam o Selo Despoluir fixado nos para-brisas dos ônibus, como prova de que a operadora se preocupa com a qualidade de vida de seus profissionais, clientes, sociedade e meio ambiente.

De acordo com o presidente do Grupo Del Rey, João Batista Costa, o programa tem uma importância fundamental para o setor, uma vez que avalia de forma profissional o desempenho dos veículos no tocante ao consumo de diesel e à emissão de gases poluentes, permitindo, assim, identificar e sanar eventuais problemas.

“O trabalho realizado anualmente no Grupo pelos técnicos do Despoluir vem contribuindo para melhor desempenho da organização e para uma operação sustentável”, ressaltou Batista. “Portanto, em prol da melhoria do ar e do meio ambiente, conclamo todos os empresários a aderirem ao programa, uma vez que, cada um fazendo a sua parte, o resultado certamente será melhor.”



SOBRE O PROGRAMA

O Despoluir, disponibilizado para empresas de transporte de cargas e de passageiros, realiza um trabalho abrangente. Além das inspeções mecânicas e elétricas, o Programa prevê ações educativas e motivacionais, visando à conscientização dos profissionais do setor para reduzir os impactos ambientais causados pela atividade transportadora. 🚩

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.



O QUE É INOVAÇÃO DISRUPTIVA?

Inovar no mercado não é mais uma questão de escolha, mas de sobrevivência. Por isso muitas empresas enxergam na inovação disruptiva um ponto crucial para aumentar sua competitividade e consequentemente atrair novos clientes.

A função principal da inovação disruptiva é **mudar o comportamento dos consumidores por meio de seus produtos ou serviços**. Na inovação disruptiva existe a apresentação de tecnologias que rompem com os padrões do mercado já estabelecidos.

Originalidade e ineditismo são algumas das características dos produtos e serviços que surgem da inovação disruptiva. Aliás, inovar é necessário no mercado.

Uma pesquisa da Confederação Nacional da Indústria (CNI) reitera essa afirmação e mostrou que um em cada três empresários aponta a inovação como crucial na sustentabilidade das empresas.

Mas como inovar da forma correta? E como a inovação disruptiva pode ajudar?

AFINAL, O QUE É INOVAÇÃO DISRUPTIVA?

Uma inovação disruptiva torna os produtos muito mais baratos e acessíveis, fazendo com que uma parte muito maior da população possa ter acesso a ela. (Clayton M. Christensen)

A inovação disruptiva é um termo criado pelo professor de Harvard, Clayton M. Christensen. Ela foi popularizada em 1997 com o lançamento do livro de Christensen, “O Dilema do Inovador”.

Trata-se de um fenômeno em que a inovação em produtos, serviços e tecnologias rompe com os padrões de mercado. Ou seja, ela acaba deixando de lado antigos padrões para seguir novas regras, novos valores, e, assim, um outro paradigma é criado.

Outro ponto da inovação disruptiva é que ela surge com o objetivo de ampla disseminação no mercado. Isso quer dizer que suas principais características são: acessibilidade e conveniência.

Um bom exemplo de inovação disruptiva é a Netflix, que seguramente tornou as locadoras obsoletas e tomou conta do segmento, oferecendo ao público em geral um acesso fácil, simples e barato.

O QUE COMPÕE A INOVAÇÃO DISRUPTIVA?

A inovação disruptiva tem como pilares a acessibilidade, conveniência e simplicidade, com base na teoria de inovação do professor Christensen. Para se considerar dentro da inovação disruptiva, é necessário:

✓ SER ACESSÍVEL

Uma das principais características da inovação disruptiva é que o produto ou serviço seja acessível.

Se é destinado a um pequeno grupo de pessoas, por mais que o produto ou serviço tenha uma evolução, não há transformação no mercado, por ser restrito a um público específico.

✓ SER CONVENIENTE

Ser conveniente quer dizer que o produto ou serviço deve revolucionar o modo de viver da pessoa, promover bem-estar e facilidade de acesso, suprimindo, assim, qualquer problema ou necessidade que tenha.

✓ SER SIMPLES

A simplicidade no produto ou serviço é uma das principais características da inovação disruptiva e que fecha os três pilares desse modelo. É necessário que as facilidades do seu design transforme os hábitos do consumidor.

Por exemplo, se antes era necessário comprar um filme, colocar na máquina, revelar e torcer para ter dado certo, atualmente com um celular a pessoa tira a foto, vê na hora se ficou boa e depois pode até armazená-la na nuvem por tempo indeterminado.

Ou seja, com a inovação disruptiva, os processos se tornam mais fáceis e simples.

QUAIS AS VANTAGENS DA INOVAÇÃO DISRUPTIVA?

A inovação disruptiva proporciona às empresas inúmeras vantagens, sem contar que 53% das pessoas admitem que gastariam mais por um produto inovador, revelou um estudo da Nielsen.

Como dissemos no início deste texto, inovar não é mais uma questão de escolha, mas de sobrevivência. Confira algumas das principais vantagens da inovação disruptiva:

- Competitividade no mercado;
- Atração de novos clientes;
- Produtos mais acessíveis ao público e muitas vezes de baixo custo;
- Automatização de processos;
- Redução de custos.

QUAL A DIFERENÇA ENTRE INOVAÇÃO E INOVAÇÃO DISRUPTIVA?

A inovação busca sempre agregar algum tipo de valor ao produto ou serviço que a empresa oferece. Ela visa mudar a empresa para outro patamar por meio de breves atualizações nos métodos ou processos que já existem.

No mercado, a inovação com essas características é chamada de incremental. Até porque o objetivo dela é este mesmo, incrementar, sem que a empresa precise criar nada complexo ou arriscado.

O Gmail é um bom exemplo da inovação incremental, já que, com melhorias pontuais, conseguiu atrair um grande público, mas sem “exterminar” outros serviços de e-mail no mercado.

Na inovação disruptiva, contudo, o processo é diferente. A proposta, nesse caso, é enterrar de vez os processos e modelos atuais e trazer algo totalmente novo, construindo um mercado que ainda não existe.

A inovação disruptiva, diferentemente de outro modelo de inovação que não se preocupa com o valor do produto e serviço em questão, busca focar em algo mais barato e simples para atingir um público que antes não tinha acesso a esse serviço ou produto.

A Netflix novamente pode ser citada como tecnologia disruptiva por ter substituído as locadoras, oferecendo ao público em geral um serviço acessível, com um valor fixo, que oferece às pessoas uma infinidade de filmes e séries sem saírem de casa.

Não é à toa, hoje a empresa já conta com mais de 182 milhões de assinantes pelo mundo.

INOVAÇÃO DISRUPTIVA: QUAIS EMPRESAS SE UTILIZARAM DELA?

A inovação disruptiva não só tomou conta do mercado como impactou diretamente a forma como vivemos.

Para se ter uma noção do quanto ela mudou as nossas vidas, fizemos uma lista com alguns exemplos de empresas que se criaram por meio dela e que hoje atingem milhões de pessoas e, conseqüentemente, mudaram muitos hábitos de consumo.

NETFLIX

A Netflix é um dos principais exemplos de sucesso com inovação disruptiva.

A empresa foi criada em 1997 com um serviço de entrega de DVDs pelo correio. A empresa evoluiu e se tornou um streaming de vídeos, lançando em 2013 sua primeira webserie House Of Cards.

Ela acabou substituindo de vez as locadoras e por um preço acessível ao usuário, que paga um valor fixo e pode assistir a milhares de filmes e séries de onde estiver.

SPOTIFY

A geração atual imagina uma realidade sem Spotify? Pois, saiba que durante muito tempo só era possível ouvir a música que você gosta comprando o CD do artista. CDs ainda existem, mas o Spotify de fato tomou conta desse mercado.

Atualmente são mais de 299 milhões de assinantes que se aproveitam da inovação disruptiva da empresa com um streaming de músicas acessível, barato e que oferece milhões de músicas, podcasts etc.

Muitos artistas inclusive lançam o álbum direto no Spotify e os assinantes não precisam pagar nada a mais do que sua mensalidade para ouvir os lançamentos. CDs atualmente se tornaram algo como “item de colecionador”.

WHATSAPP

Com mais de dois bilhões de usuários no mundo, o WhatsApp assumiu um posto de enviar mensagens antes dominado pelo SMS. Com um serviço rápido, prático, é um aplicativo que pode ser instalado gratuitamente no celular.

Ao longo dos anos o aplicativo evoluiu tanto, que hoje já permite até realizar chamadas tradicionais, se tornando uma das principais formas de comunicação para quem possui celular.

NUBANK

Em pouco tempo o NuBank viu o conceito de banco digital tomar conta do mercado.

Com uma conta que pode ser gerenciada por aplicativo de celular e, totalmente digital, a pessoa não tem mais necessidade de se deslocar ao banco para realizar pagamentos, transferências e muitos outros serviços.

Outra inovação, no caso do NuBank, foi a exclusão do pagamento da anuidade, uma vez que há uma economia da empresa com agências e contratação de funcionários.

EMPRESAS DE FOTOGRAFIA

Compre um filme, tira a foto, manda revelar, esse era o processo de quem queria registrar um momento especial antigamente. Sem contar que não havia a certeza da qualidade da foto, só depois de revelada.

Em 1975 a Kodak, que também inventou o filme fotográfico, apresentou um protótipo da câmera digital, uma tecnologia disruptiva que tornou os filmes obsoletos e os fez sumir do mapa posteriormente.

Tempos depois as empresas de celulares apresentaram modelos com câmeras integradas, que vieram substituir as antigas câmeras digitais, trazendo praticidade aos consumidores de forma inovadora.

SER INOVADOR É QUESTÃO DE SOBREVIVÊNCIA

No Brasil apenas 33,6% das empresas são inovadoras, segundo dados do IBGE. Na contramão desse número, vemos que quem não inova fica para trás, podendo até colocar a própria empresa no caminho do fracasso.

Entretanto, quem busca se arriscar, por meio da tecnologia disruptiva, vislumbra um cenário mais promissor. Mesmo que a passos curtos de início, a inovação disruptiva é que pode colocar a empresa em outro patamar.

É claro que tudo precisa ser bem planejado, avaliando as possibilidades de mercado, o nicho, o público e a viabilidade financeira. Quem quer ser competitivo atualmente não pode abrir mão da inovação.

Assim, além de poder competir de igual para igual com seu concorrente, ou até mesmo superá-lo, é possível visualizar melhor as necessidades e o que pode satisfazer o cliente do seu setor. 

XERPAY

FONTE: [HTTPS://WWW.XERPA.COM.BR/
BLOG/O-QUE-E-INOVAÇÃO-DISRUPTIVA/](https://www.xerpa.com.br/blog/o-que-e-inovacao-disruptiva/)

SCANIA ANUNCIA PRIMEIRO ÔNIBUS RODOVIÁRIO MOVIDO A GÁS NATURAL VEICULAR



A

Scania anunciou recentemente o lançamento do primeiro ônibus rodoviário movido a gás natural veicular (GNV) e/ou biometano da história do Brasil para o fretamento contínuo.

O veículo, que tem carroceria Paradiso New G7 1050 e capacidade para transportar 44 passageiros, será utilizado no transporte de colaboradores da Gerdau (RS) e está em fase final de certificação e homologação.

O modelo K 320 4x2 tem propulsor traseiro Euro 6 de 320 cavalos de potência. Seu motor é Ciclo Otto (o mesmo conceito dos automóveis) e movido 100% a gás e biometano, ou mistura de ambos.

De acordo com as informações da Scania, foram instalados oito cilindros de gás na lateral dianteira com uma autonomia de 300km. E, caso haja necessidade de maior autonomia, é possível avaliar a colocação de mais cilindros, sem alterações significativas nos projetos das carrocerias.

O veículo está equipado com sistema de áudio e vídeo, acesso à internet, TV digital a bordo, poltronas semileito, sistema de monitoramento por câmeras, tomadas USB individuais, sistema de ar-condicionado e monitores no salão de passageiros.

Além disso, conta com diferentes soluções da plataforma Marcopolo BioSafe, como sanitário e sistema de ar-condicionado com lâmpadas UV-C para desinfecção dos ambientes; cortinas com material antimicrobiano, e dispenser de álcool em gel na entrada da escada de acesso. 

FOTO: TURIS SILVA

MARCOPOLO DESENVOLVE NOVO SISTEMA PARA RENOVAÇÃO INTERNA DE AR

A

Marcopolo e a Viação Garcia anunciaram o fornecimento do primeiro Paradiso New G7 1800 Double Decker equipado com Breathing Fresh Air (BFA), novo sistema de renovação de ar com uma taxa superior a 20 vezes por hora e que permite também a climatização do ar.

O novo sistema, patenteado pela encarroçadora e exclusivo para os modelos Double Decker, conta também com novas entradas para captação de ar – duas localizadas junto à curva do teto, nos lados direito e esquerdo, e outra próxima à portinhola do bagageiro do lado esquerdo do piso inferior.

O BFA é mais uma solução que faz parte da plataforma BioSafe que abrange inovações de biossegurança para garantir segurança, bem-estar e saúde no transporte coletivo.

Segundo a Marcopolo, os modelos Paradiso New G7 1800 DD apresentam taxa de renovação de ar de até 3311/s (litros por segundo), valor superior aos estabelecidos pela ABNT para ambientes onde há a circulação de pessoas (exemplo, shoppings, mercados, aeroportos). 

BROTAS, CAPITAL NACIONAL DO TURISMO DE AVENTURA

LAGOA ENCANTADA – BROTAS ECO RESORT

Destino perfeito para atividades ao ar livre e ecoturismo, é acessível a todas as idades

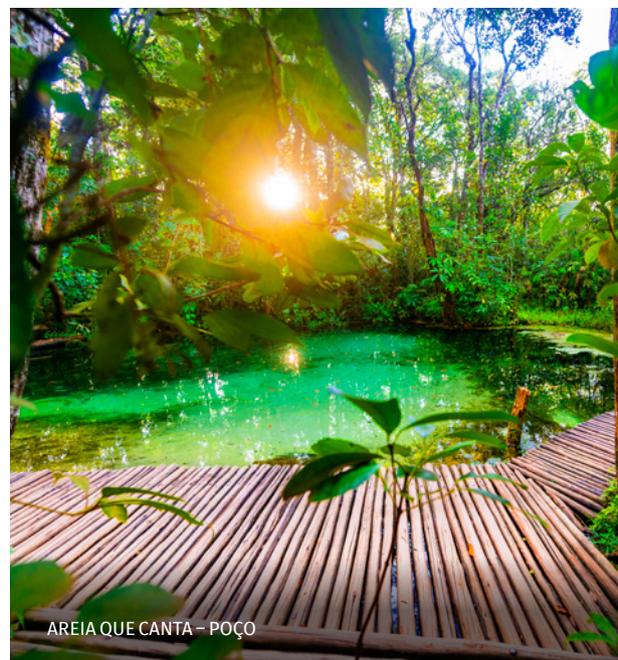
S

e o momento exige passeios e viagens ao ar livre, uma boa opção é conhecer Brotas, que reúne uma diversidade de atrativos em meio à natureza e com uma ampla infraestrutura para os visitantes. Distribuídos entre a cidade e a zona rural, são mais de 40 meios de hospedagem entre hotéis, pousadas, hotéis-fazenda e resorts, além de cerca de 60 opções gastronômicas e diversos pontos turísticos.

O local é perfeito para quem quer adrenalina ou simplesmente relaxar e contemplar a natureza, fazer uma caminhada, tomar um banho de cachoeira ou de rio.

Brotas também possui diversas fazendas para visitação com culinária caipira, café rural, hospedagem, colheita do fruto no p , ordenha de leite de vaca, cavalgadas, museu em casa t pica de fazenda e diversas vivências da cultura do campo.

Ressalta-se que Brotas possui um comit  de enfrentamento à Covid-19, formado pelas secretarias de Turismo, Saúde e Desenvolvimento Social, capaz de garantir total segurança aos turistas, inclusive nas atividades ao ar livre.

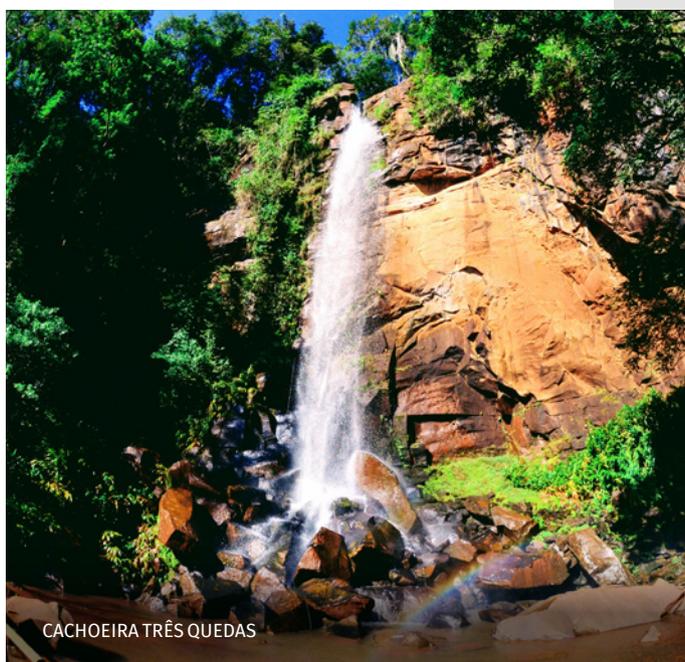


AREIA QUE CANTA – POÇO

O município, conhecido como capital nacional do turismo de aventura também é destaque nacional pela concentração de cachoeiras. Além de estar sobre o Aquífero Guarani e contar com o Jacaré Pepira, um dos pouquíssimos rios limpos do estado de São Paulo, com corredeiras perfeitas para a prática de atividades de aventura, tem mais de 40 cachoeiras, das quais 20 abertas à visitação.



RAFTING



CACHOEIRA TRÊS QUEDAS

O QUE FAZER EM BROTTAS?

Além do rafting (descida em rios com quedas d'água e corredeiras com bote inflável), considerado um dos melhores do país, realizado no rio Jacaré Pepira, Brotas oferece inúmeros atrativos. Dentre eles, destacam-se:

- Boia cross (descida em rios com quedas d'água e corredeiras, com uma boia especial).
- Canionismo (exploração de cânions encachoeirados utilizando diversas técnicas, entre elas o rapel).
- Cachoeirismo (prática de rapel em cachoeira).
- Kaiak Rafting: descida em rios com quedas d'água e corredeiras, em "caiaques" infláveis e com equipamentos de segurança.
- Rapel (técnica de descida vertical).
- Arvorismo.
- Tirolesa
- Cicloturismo.
- Cavalgada.
- Quadriciclo.
- Passeios off road.
- Pesca.
- Canoagem.
- Queda livre, entre outros, e mais recentemente também caiaque duplo.

Brotas também é famosa pela Areia que Canta, nascente gigante de águas cristalinas e cristais de areia superfinos que produzem som ao serem movimentados.

ACESSE: WWW.BROTAS.TUR.BR/

EXPRESSO DE PRATA E BROTAS, UMA VIAGEM PERFEITA!

Localizada no interior do estado de São Paulo, Brotas está no coração de uma das regiões mais desenvolvidas do País. Fica a 240km da capital paulista, com acesso por excelentes rodovias duplicadas. Uma boa opção para chegar à capital da aventura é a bordo dos modernos ônibus do Expresso de Prata, que ligam diariamente as cidades de São Paulo (Terminal Rodoviário Barra Funda), Jundiaí, Campinas, Americana, Limeira, Rio Claro, Garça e Marília a essa importante estância turística.

O Expresso de Prata se orgulha de, há mais de 90 anos, oferecer sempre o melhor e transportar milhares de passageiros nas mais de 70 cidades em que atua no estado de São Paulo, com destaque para São Paulo, Bauru, Marília, Tupã e demais cidades da Alta Paulista, bem como Botucatu, Agudos, Lençóis Paulista, Santos, Piracicaba, Sorocaba e Campinas. Para isso, conta com o suporte de 21 garagens e pontos de apoio estrategicamente localizados, para garantir a excelência em todas as suas linhas.



Em busca de proporcionar sempre a melhor experiência aos seus passageiros, a empresa adota rígidos protocolos do Padrão Prata de Qualidade e mantém suas equipes altamente treinadas e motivadas. A empresa tem agências informatizadas e interligadas on-line e a venda das passagens pode ser feita pela internet, por meio de seu site e plataformas credenciadas, com opções de pagamento por cartões de débito, crédito, possibilidade de parcelamento e outros modos de pagamento.

INVESTIMENTO EM NOVA FROTA COM BIOSSEGURANÇA

Recentemente, juntaram-se à frota do Expresso de Prata os novíssimos Double Deckers Prata Top & Safe. Além dos diferenciais de conforto, espaço e segurança, poltronas leito e semileito, todas com descanso de pernas, entradas USB, Wi-Fi grátis a bordo, ar-condicionado e dois toaletes, esses ônibus possuem também tecnologias de última geração, inclusive em biossegurança, como esterilização por raios UV-C nos sistemas de ar-condicionado e nos toaletes, proporcionando tranquilidade durante as viagens.

Somam-se ainda aos procedimentos e cuidados já existentes há décadas, como a criteriosa higienização do salão de passageiros e toaletes, a limpeza e troca de cabeceiras a cada viagem, o processo de oxí-sanitização, importante aliado na esterilização do interior dos veículos, além de medidas como a disponibilização de álcool em gel a passageiros. 



ABRATI

SUA SEGURANÇA VALE MAIS

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



Uma história
de lutas
e conquistas

#SOMOSMAISONIBUS



1941 • 2021

SETPESP