



RETRATO EM PRETO E BRANCO

Especialistas em mobilidade urbana traçam um retrato da grave crise enfrentada pelo transporte regular de passageiros e discutem soluções

ENTREVISTA

Gentil Zanovello Affonso, presidente do SETPESP

PONTO DE VISTA

Manifesto pela Sobrevivência do Transporte de Passageiros, por Mauro Artur Herszkowicz, presidente da FETPESP

ARTIGO

As plataformas digitais e o transporte ilegal, por Rodrigo Matheus

ABRATI

SUA SEGURANÇA VALE MAIS

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



Uma história
de lutas
e conquistas

#SOMOSMAISONIBUS



1941 • 2021

SETPESP

MOVIMENTO CONSTANTE

Simultaneamente ao agravamento da crise deflagrada pela pandemia do novo coronavírus, o transporte público de passageiros vive, sem dúvida, segundo o *presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP), Gentil Zanovello Affonso*, “o momento mais grave e de maiores dificuldades pelo qual o setor regular já passou em toda sua história”.

Os problemas são públicos e notórios. Entretanto, enquanto o setor solicita e espera o apoio e a participação dos governos federal, estadual e municipal, as entidades e empresas operadoras não cruzam os braços e seguem lutando por melhores condições de operação.

Em 2020, mesmo com uma brusca queda da demanda que atingiu, em muitas localidades, 80% do total de passageiros transportados em 2019, as empresas mantiveram a quase totalidade de seus veículos em circulação, o que resultou em grave desequilíbrio financeiro. A isso se soma outro problema, a proliferação das empresas clandestinas e irregulares, que promovem uma concorrência desleal.

Em face desse cenário desolador, a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) divulgou um Manifesto pela Sobrevivência do Transporte de Passageiros, no qual defende uma interlocução melhor com os poderes ligados à questão da mobilidade, em busca de soluções conjuntas, bem como a prioridade dos motoristas na vacinação contra o coronavírus.

E para discutir os principais desafios do setor, bem como as ações que as empresas de transportes de passageiros poderão adotar para minimizar os efeitos dessa crise sem precedentes, a FETPESP promoveu também uma live, com a participação de renomados especialistas em mobilidade urbana. A reportagem completa desse encontro virtual pode ser conferida nesta edição.

Já o SETPESP tem atuado em várias frentes de trabalho, visando oferecer subsídios para que as suas associadas e o setor enfrentem e superem as graves dificuldades pelas quais estão passando. Para defender as pautas do setor, investiu em ações como a remodelação da estrutura da entidade; o desenvolvimento de um plano de comunicação integrada; a criação de vários comitês estratégicos e a promoção de ciclos de webinars. Paralelamente, estabeleceu uma agenda positiva com as agências reguladoras e os poderes Executivo e Legislativo.

E para defender a sustentabilidade do setor regular, principalmente na questão dos ilegais, o SETPESP criou um comitê especial para tratar do assunto, elaborou um Inventário da Ilegalidade e vem desenvolvendo campanhas em mídias sociais, rádio e televisão, visando alertar a população sobre os perigos dos clandestinos. Esses e outros assuntos, você confere nesta edição da Sou + Ônibus.

Boa viagem!

A EDITORA.



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

CANAL DE COMUNICAÇÃO
Artigos, reportagens e sugestões devem ser enviadas para o e-mail entrepareses@uol.com.br

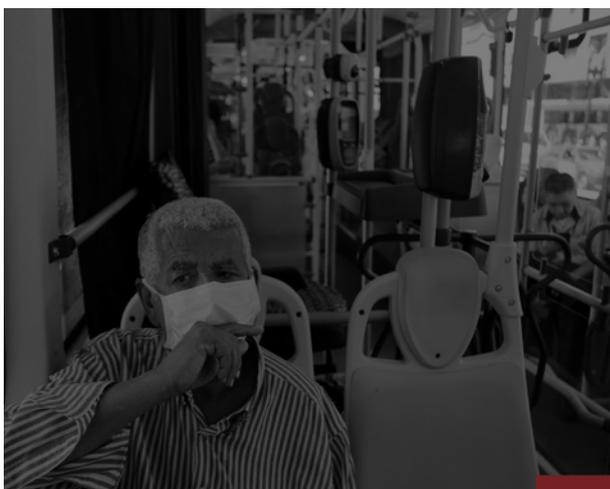
A Revista **SOU + ÔNIBUS** é uma publicação bimestral digital e está disponível no site www.fetpesp.org.br. Ela não se responsabiliza pelos conceitos emitidos nos artigos assinados ou por qualquer conteúdo comercial, este último de inteira responsabilidade do anunciante.

ENTREVISTA 6

Gentil Zanovello Affonso, presidente do SETPESP

PONTO DE VISTA 9

Manifesto pela Sobrevivência do Transporte de Passageiros, por Mauro Artur Herszkowicz, presidente da FETPESP

**MOBILIDADE URBANA 10**

Especialistas discutem os problemas e eventuais soluções para a crise no transporte urbano

EM MOVIMENTO 15

As plataformas digitais e o transporte ilegal, por Rodrigo Matheus

DESTAQUE 16

Viagem pelos 80 anos do SETPESP – Final

ARTIGO 21

Parados na contramão, por Sérgio Avelleda

**24 SUSTENTABILIDADE**

FETPESP obtém recertificação no Programa para Melhoria da Manutenção de Veículos a Diesel

26 CONHEÇA

RH 4.0, tecnologia transformando a gestão de pessoas

**TRÂNSITO SEGURO**

- 28 • Luz do sol e a visão do motorista
- 29 • Maio Amarelo 2021

SEST SENAT

- 30 • Saúde e produtividade no home office
- 32 • Cursos com inscrições abertas

33 FIQUE POR DENTRO

Mudanças na lei de trânsito

34 ARTIGO

O potencial inexplorado da escuta de clientes para a recuperação do transporte coletivo

37 CIRCULANDO

Turistando por São Paulo





**GENTIL ZANOVELLO
AFFONSO**

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

**“VIVEMOS, SEM DÚVIDA, O
MOMENTO MAIS GRAVE E DE
MAIORES DIFICULDADES QUE O
SETOR REGULAR JÁ ENFRENTOU
EM TODA SUA HISTÓRIA”**

0

empresário Gentil Zanovello Affonso que, em agosto passado, assumiu a presidência do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP), vem desenvolvendo um importante e forte trabalho em prol do transporte público de passageiros. A sua gestão tem investido em várias frentes de trabalho visando oferecer subsídios para que as suas associadas e o setor enfrentem e superem as graves dificuldades pelas quais estão passando. Em entrevista a Sou + Ônibus, Gentil destaca as principais ações já colocadas em prática pela entidade.

COMO O SENHOR AVALIA ESSES OITO MESES À FRENTE DO SETPESP?

GENTIL – Além de desafiador, o período tem sido muito produtivo. Para defender as pautas do SETPESP, de suas associadas e do setor de transporte regular, a nossa gestão está investindo em várias frentes de trabalho, interna e externamente.

Internamente, fizemos uma remodelação da nossa estrutura, com a contratação de um diretor executivo e a criação de vários comitês para tratar dos mais diversos temas que

afetam o setor: comunicação, jurídico, técnico, fiscalização, recursos humanos, estudos econômicos, gestão de frotas.

Para a disseminação de boas práticas entre as empresas e troca de conhecimento, também foi estruturado um ciclo de Webinars mensais voltado para os profissionais das associadas, dos mais diversos níveis e áreas. Entre os temas já abordados, estão pesquisa de satisfação, mídias sociais e Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD).

Estrategicamente, decidimos contratar uma agência de comunicação para elaborar um plano de comunicação integrada, que contempla atividades de assessoria de imprensa, investimento em campanhas e em conteúdos editoriais. Paralelamente, foi estabelecida uma agenda positiva com agências reguladoras e os poderes Executivo e Legislativo. Para estes públicos foram produzidos materiais especiais com dados do setor, problemas enfrentados com a ilegalidade, entre muitos outros.

COMO ESTÁ A SAÚDE FINANCEIRA DAS EMPRESAS COM O AGRAVAMENTO DA PANDEMIA E O QUE O SETPESP VEM FAZENDO EM PROL DE SUAS ASSOCIADAS E DO SETOR?

GENTIL – A pandemia teve um impacto enorme sobre todas as empresas. Em abril de 2020, o setor de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no estado de São Paulo registrou uma redução de 91% nas viagens realizadas. Em dezembro, um dos meses mais movimentados para o setor, a redução foi de 56% em relação a dezembro de 2019. E em março agora, de 2021, comparado com março de 2019, a queda foi de 74% em volume de passageiros.

Durante a pandemia, que exige novos investimentos em higienização especial nos ônibus, o aumento do preço do combustível e de insumos, como pneus e lubrificantes, agravou as dificuldades do setor. Vivemos, sem dúvida, o momento mais grave e de maiores dificuldades pelo qual o setor regular passou em toda sua história. Apesar desses números e por ser um serviço público essencial à sociedade, o setor manteve o atendimento à população seguindo os princípios de regularidade, continuidade, eficiência e segurança.

Demos início a um projeto de gestão para implementar novas estratégias e ações que auxiliam as associadas a enfrentar os problemas com os ilegais e com a crise econômica. Podemos citar, entre essas, maior aproximação das agências reguladoras e órgãos governamentais, além do desenvolvimento de um amplo planejamento de comunicação e de combate aos ilegais.

QUAIS SERIAM AS SOLUÇÕES PARA AMENIZAR A SITUAÇÃO E EVITAR UM COLAPSO AINDA MAIOR NO SETOR?

GENTIL – Com esta crise as empresas não tiveram muitas opções a não ser gerir da melhor forma possível os processos internos, uma vez que o mercado é regulado, os principais insumos são commodities e a pandemia afeta drasticamente o número de passageiros.

Em relação ao Poder Público, deveria ser revisto o veto do presidente – e ratificado pelo Congresso – a PL 3364/20, que propunha um auxílio emergencial de R\$ 4 bilhões para os sistemas de transportes coletivos. Em regulação, a expectativa é de que a legislação vigente seja mantida para garantir uma fiscalização eficiente contra os ilegais e clandestinos. Outra demanda importante é o pedido do BNDES para que os empréstimos tenham seus vencimentos prorrogados, dessa forma, propiciando às empresas um pequeno alívio na pressão financeira de seus compromissos.

COMO TORNAR O SISTEMA MAIS EFICIENTE E ATRAENTE, PARA RECUPERAR A DEMANDA PERDIDA?

GENTIL – Com mais investimento em tecnologia e na melhoria de processos com foco no atendimento de qualidade ao passageiro, para facilitar a compra de passagens, oferecer segurança e conforto, sempre com a melhor relação custo-benefício. Vale destacar que as empresas já realizam a venda de passagens por todas as plataformas digitais, inclusive aplicativos. Investem mais de R\$ 300 milhões/ano na renovação da frota, que conta com os mais modernos ônibus do mercado e são equipados com tomadas USB, Wi-Fi, além de itens de segurança. Outro ponto importante são as pesquisas on-line com passageiros para entender suas preferências e avaliar a qualidade do serviço prestado. Sobre a recuperação do setor, ela depende diretamente da retomada da economia e da volta de circulação de pessoas.

O QUE AS EMPRESAS OPERADORAS VÊM FAZENDO PARA ENFRENTAR A PANDEMIA COM SEGURANÇA E QUALIDADE?

GENTIL – As empresas seguem todas as normas e os protocolos de saúde recomendados pelos órgãos competentes. Contam com infraestrutura de atendimento no embarque e desembarque, além de motoristas capacitados para garantir a segurança dos passageiros. Desde o início da pandemia, as viações adotaram medidas adicionais para garantir uma viagem mais segura. Nos terminais rodoviários, os colaboradores foram treinados a orientar as

peças sobre manter o distanciamento nos guichês e áreas de embarque e usar álcool em gel e máscara durante a permanência no local e no interior do ônibus.

As companhias também utilizam equipamento de última geração para a desinfecção dos ônibus. Antes de cada viagem, eles passam por um rigoroso processo de limpeza e higienização interna. São processos de desinfecção com equipamentos de vaporização que produzem uma névoa capaz de alcançar todos os espaços dos ônibus de maneira uniforme, incluindo os dutos de ar, que mantêm o ambiente totalmente esterilizado. O aparelho é abastecido com produtos específicos homologados pela Anvisa com eficácia de 99% contra vírus e bactérias, garantindo também a proteção contra o coronavírus.

COMO A CONCORRÊNCIA DOS TRANSPORTES ILEGAIS TEM AFETADO O SETOR? O QUE O SETPESP VEM IMPLEMENTANDO PARA COMBATER ESSE TIPO DE ILEGALIDADE?

GENTIL – Primeiramente, é importante destacar que o transporte rodoviário de passageiros faz parte do sistema público e implica o atendimento a vários princípios, entre eles regularidade, continuidade, eficiência, segurança, entre outros. A ilegalidade está exatamente na prestação de serviço sem autorização estatal ou em desrespeito a seus limites.

O sistema de transporte público regular corre o risco de total desequilíbrio econômico por conta da concorrência desleal dos clandestinos, que atuam disfarçados de fretamento, mas vendendo passagens individuais e não arcam com todas as obrigações legais exigidas das empresas regulares, como recolhimento de ICMS, pagamento de taxa de fiscalização e de embarque e destinação de bilhetes gratuitos para idosos e descontos para estudantes. Esse cenário é agravado pelo fato de os ilegais atuarem apenas nas linhas de maior demanda, enquanto o sistema regular deve atender a todas as cidades, mesmo aquelas de baixa procura. A se manter esse cenário, não tenho dúvidas em afirmar que o sistema regular irá desaparecer no estado de São Paulo, com todas as consequências que disso advirão para a sociedade.

Para defender a sustentabilidade do setor regular, principalmente na questão dos ilegais, o SETPESP está investindo em várias frentes estratégicas de trabalho. Hoje existe um comitê especial que trata do tema da ilegalidade, analisa cenários, levanta dados, informações e produz materiais com conteúdo técnico e jurídico para serem entregues aos públicos-chave: imprensa, agências reguladoras e poderes Executivo e Legislativo. Entre os materiais elaborados, estão o Inventário da Ilegalidade, atualizado constantemente, e um

folder impresso e digital, com um raio-x do setor. Além disso, criou fóruns de discussão com outras entidades para debater problemas e soluções em curto, médio e longo prazo.

No plano de comunicação integrada, as ações são voltadas para disseminar as mensagens-chave sobre os impactos da ilegalidade sobre o sistema regular e público. Foram produzidas várias notas de esclarecimento e artigos para a imprensa. Paralelamente, entrou no ar de janeiro a março de 2021 uma campanha chamada de Minuto do Passageiro, veiculada pela TV e por rádios do Grupo Bandeirantes. Também em março começou a ser publicada uma coluna quinzenal no jornal O Estado de S. Paulo, que se estenderá até dezembro, destacando os principais problemas da ilegalidade.

O SETPESP COMPLETA EM 2021 80 ANOS DE ATIVIDADES. QUAL A IMPORTÂNCIA DA ENTIDADE PARA O SETOR?

GENTIL – O SETPESP é uma das entidades mais representativas do setor de transporte rodoviário de passageiros no País. Sua importância não está apenas no estado de São Paulo e em seu mercado, mas também em todo o Brasil. Graças à atuação das empresas associadas, no estado de São Paulo são transportados 120 milhões de passageiros por ano por meio de 911 linhas e 1.448 ligações, com mais de 4.500 ônibus em sua frota. A população está totalmente assistida em suas necessidades, uma vez que as operadoras chegam a todas as cidades do estado. O espírito de luta e empreendedorismo dos pioneiros continua vivo e forte. Apesar das crises e dificuldades estruturais e conjunturais, o setor segue na luta para sempre se modernizar e continuar oferecendo ao público um serviço de excelência. 🚩



PERFIL

GENTIL ZANOVELLO AFFONSO

é presidente do SETPESP, diretor-superintendente da Expresso Itamarati e membro do Conselho Deliberativo da Associação Brasileira das Empresas de Transporte de Passageiros Interestaduais (ABRATI). É formado em direito pelo Centro Universitário de Rio Preto, com MBA em Controladoria pela FEA/USP e MBA em Gestão de Empresas pela FGV.

MANIFESTO

PELA SOBREVIVÊNCIA DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS



A

Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) vem manifestar a sua preocupação com o inevitável agravamento da situação operacional e econômico-financeira das empresas que prestam serviços de transportes urbanos e rodoviários, nessa segunda onda da pandemia da covid-19 – uma atividade essencial que não pode parar, nem agora, nem em momento algum.

As operadoras amargaram, em 2020, uma brusca queda da demanda que atingiu, em muitas localidades, 80% do total de passageiros transportados em 2019, mantendo a quase totalidade de seus veículos em circulação, o que resultou em grave desequilíbrio financeiro, já que boa parte delas depende das tarifas para cobrir seus custos operacionais.

De acordo com os nove Sindicatos associados ao FETPESP, mesmo em meses com alta queda de demanda, as empresas mantiveram os serviços com frequência e regularidade. Investimentos foram feitos em manutenção, em treinamentos de motoristas, além da absorção de novos custos advindos das desinfecções dos veículos com modernos produtos homologados pela Anvisa para dar segurança aos passageiros. E tudo isso atrelado ao elevado aumento do óleo diesel nos três primeiros meses de 2021.

Neste momento, com o avanço das medidas restritivas adotadas pelo governo estadual e pelos municípios, que levam à insegurança jurídica e à suspensão do funcionamento das empresas de transportes, é previsível a exacerbção dos problemas, agravados com as infundadas notícias de que os transportes coletivos apresentam altos riscos de transmissão do vírus, desconsiderando que as empresas vêm seguindo todos os protocolos sanitários e investindo em modernas tecnologias na desinfecção da parte interna dos veículos.

Não existe possibilidade de manter o sistema público de transportes de passageiros, com toda sua responsabilidade social, em perfeita operação sem o apoio e a participação dos governos federal, estadual e municipal. Continuamos com nossas operações, recolhendo corretamente impostos, tributos, taxas e encargos trabalhistas. Absorvemos elevados reajustes de insumos indispensáveis à operação, concomitantemente com a maior queda de passageiros já registrada nos últimos 70 anos.

Estamos chegando quase ao limite. Ou as autoridades se mobilizam e abrem diálogo urgente com o setor, ou poderemos atingir a inviabilidade do sistema de transportes de passageiros, adicionando um agravante: empresas clandestinas e irregulares ocupando uma seara criada pela grave crise econômica. Vidas foram perdidas em acidentes com ônibus que não poderiam estar operando.

A FETPESP se solidariza com as empresas operadoras que estão debilitadas, com dificuldades para cumprir seus compromissos contratuais e financeiros, sem perspectivas em curto e médio prazos. Além de defender uma interlocução melhor com os poderes ligados à sensível questão da mobilidade, na busca de soluções conjuntas, a FETPESP pleiteia que as autoridades sanitárias revejam a lista dos grupos prioritários para a vacinação contra o coronavírus e deem efetiva precedência aos profissionais do transporte de passageiros que prestam uma atividade essencial à população, seja nas ruas das cidades, seja nas estradas do Estado. 

MANIFESTO DIVULGADO EM MARÇO, NO INÍCIO DA FASE EMERGENCIAL.



MAURO ARTUR HERSHKOWICZ

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

RETRATO EM PRETO E BRANCO

FETPESP reúne especialistas em mobilidade urbana para discutir a situação do transporte público e buscar soluções

O transporte público coletivo passa por uma crise sem precedentes, agravada pela pandemia do novo coronavírus. Falta de prioridade nas vias e de políticas públicas para melhorar o seu desempenho; concorrência desleal dos transportes ilegais; perda de demanda; modelos contratuais e de financiamento falidos e defasados em relação à realidade são apenas alguns dos problemas que o setor enfrenta.

Para traçar um retrato atual da situação do transporte de passageiros no estado de São Paulo e discutir soluções, a **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)** promoveu no mês de março uma live.

O debate contou com a participação dos seguintes especialistas em mobilidade urbana: Mauro Artur Herszkowicz – presidente da FETPESP; Francisco Christovam – vice-presidente urbano da FETPESP (que atuou como mediador); Antonio Laskos – diretor executivo do SETPESP; Marcos Bicalho dos Santos – diretor da NTU; Cláudio Senna Frederico – consultor internacional de Transportes; Ailton Brasiliense Pires – presidente da ANTP e Luiz Carlos Mantovani Néspoli (Branco) – superintendente da ANTP.

TRANSPORTE URBANO NA UTI

As dificuldades enfrentadas diariamente no setor foram o ponto de partida para a discussão. Segundo o **presidente da FETPESP, Mauro Artur Herszkowicz**, o setor de transporte de passageiros já vinha sofrendo, nos últimos anos, com a perda de demanda de passageiros. Entretanto, com a pandemia do novo coronavírus, essa situação piorou. Todas as cidades do estado sofreram um decréscimo substancial do número de passageiros transportados.

No início da pandemia, explica Mauro, a queda da demanda chegou a 80% em algumas cidades. Entretanto, apesar do decréscimo no número de passageiros, a oferta não foi inferior a 50%. “Com isso, a situação do transporte urbano do estado de São Paulo, que já vinha agonizando, está na UTI. Várias cidades tiveram o sistema de transporte paralisado, muitas viagens foram extintas e empresas que operavam há 50 e 60 anos fecharam suas portas”, destaca o presidente da FETPESP.

E com o decreto da fase emergencial, no meio de março, a situação piorou, tendo em vista que quase todas as cidades trabalham com a remuneração por tarifa. “A grande maioria dos municípios enfrenta problemas e são poucas as cidades do estado que têm algum tipo de subsídio do governo municipal”, explica Mauro.



Para o presidente da FETPESP, é muito difícil um prefeito de cidade de médio e pequeno porte se convencer de que o risco de demanda tem que ser do Poder Executivo; e para agravar a situação, muitas vezes a prefeitura não tem recursos para pagar a tarifa técnica contratada. “Se reduzimos a oferta para diminuir os custos, perdemos os passageiros e sofremos pressão política. Esse é um círculo vicioso, que teria fim se o risco de demanda fosse do poder concedente”, ressalta.



Para o **vice-presidente urbano da FETPESP, Francisco Christovam**, que tem ampla experiência no setor de mobilidade urbana, o desafio de Mauro, como presidente da FETPESP, é enorme, tendo em vista que deve interpretar os problemas dos nove sindicatos que compõem a Federação, cada um deles com as suas especificidades. “Aqui na capital, por exemplo, temos uma demanda em torno de 63%, operamos com a frota praticamente plena, e mesmo assim somos acusados de promover aglomeração.”

SITUAÇÃO GRAVE, COM TENDÊNCIA A PIORAR

De acordo com o **diretor da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Marcos Bicalho dos Santos**, a situação é grave em todo o País com tendência a piorar em 2021, até que se obtenham uma estabilização e uma redução significativa dos efeitos da pandemia, o que só acontecerá com o aumento do número de pessoas vacinadas.

O diferencial entre a oferta e a demanda da ordem de 30% gerou desequilíbrio financeiro, com raras exceções onde o transporte público é subsidiado, explicou Bicalho. “E para agravar a situação, todos os benefícios do governo federal de 2020 se encerraram no final de 2019: as linhas de financiamento foram suspensas, assim como a prorrogação do pagamento das parcelas do Finame referente às compras já realizadas de coletivos novos.”



Resumindo, o diretor destaca que o quadro não é bom e que as empresas entraram 2021 sem apoio e com um agravante que é o aumento significativo de greves dos trabalhadores do setor. Além disso, o auxílio de 4 bilhões, que daria um fôlego maior ao setor, foi vetado. “Temos alertado o governo federal sobre esses problemas e mantemos um canal aberto com algumas autoridades do Ministério da Economia para poder levar as questões mais urgentes.”

Christovam lembrou que, com a Constituição de 1988, a responsabilidade pelo transporte urbano ficou com as prefeituras e o transporte rodoviário com o estado. “Por outro lado, a União se eximiu de sua responsabilidade, esquecendo-se de que o transporte é um serviço público e não um negócio do setor privado, o que dificulta as soluções para os problemas do setor.”

PARA BEIRAR O CAOS FALTA POUCO!

Para o **diretor executivo do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP), Antonio Laskos**, ao cenário marcado por governos que atuam de formas distintas, aos aumentos constantes dos insumos e a uma crise econômica nunca vista acrescenta-se um problema extra: a introdução e o crescimento dos transportes ilegais. “Trata-se de empresas que só operam rotas mais lucrativas, escolhem os clientes, os dias da semana e a frequência; não pagam taxas, ao contrário do regular, que tem obrigações tributárias, de regularidade, frequência e de gratuidade, entre tantas outras”, explica.

“A população precisa ser orientada sobre os perigos dos transportes irregulares”



Segundo Laskos, a população precisa ser orientada sobre os perigos dos transportes irregulares que, além de acarretar inúmeros prejuízos à sociedade, já causaram mais de 60 mortes, e é isso que o SETPESP está fazendo. “Nosso desafio, desde setembro, como sindicato, vem sendo desenvolver campanhas nos meios de comunicação e mídias sociais, para mostrar os riscos da ilegalidade e a necessidade de equilíbrio do setor, uma vez que qualquer entrante, sem regulamentação, traz um desequilíbrio total e notório ao sistema”, esclareceu.

De acordo com o diretor, os preços praticados pelos ilegais não se sustentam: 21% das viagens de um aplicativo colaborativo saem com um pouco mais de 20% de capacidade. São números mantidos por fundos de investimento para ganhar o mercado, sem nenhum equilíbrio e benefício. “Está na hora de mostrar para a sociedade as suas perdas”, enfatizou.

Para Christovam, a situação do momento favorece o legal. “As operadoras regulares têm diversas obrigações legais, além das inúmeras gratuidades, sem a devida fonte de custeio, ao contrário dos alternativos, que não têm esses compromissos e querem liberdade de atuação.”

FAZER DAS TRIPAS O CORAÇÃO

O superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos Urbanos (ANTP), Luiz Carlos Mantovani Néspoli, contou que a ANTP é responsável pelas atividades de secretaria executiva dos Fóruns de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana e que, há mais de 30 anos, acompanha os trabalhos, promovendo encontros e discutindo os temas mais aflitivos para o setor e que, em 2020, a situação ficou muito difícil e complicada.

Segundo Néspoli, as discussões dos Fóruns têm como tônica a busca de recursos para sustentação do sistema e que

o secretário de Transporte tem duas demandas difíceis de resolver: a qualidade e a oferta de serviços. Os operadores devem prestar o serviço, mesmo com baixa demanda, atender às exigências de protocolos de saúde e arcar com os custos operacionais, mas os contratos são remunerados pela demanda, a arrecadação é insuficiente e a conta não fecha. “Suportar esse desequilíbrio gerou uma pressão enorme”, contou.

“O operador tem a responsabilidade de oferecer o serviço contratado, mas a produtividade depende da organização do sistema viário”

Foi feito das tripas o coração para manter o serviço, mas muitas empresas desistiram do negócio e algumas entregaram o serviço ao poder público, acrescentou Néspoli. “Como agravantes temos o entrave dos órgãos públicos que normalmente criam dificuldades quando apresentamos algum tipo de solução, o que é um grande problema para o secretariado, além das trocas de governo, com quebra de continuidade, e muitas vezes com perda da interlocução.”

O superintendente da ANTP destacou ainda que o operador tem a responsabilidade de oferecer o serviço contratado, mas a produtividade depende da organização do sistema viário da cidade. “É preciso ter uma estrutura mais qualificada e uma autoridade local com peso, conhecimento técnico, entendimento da rede de transporte, de quais são os seus atributos e o seu papel, além da necessidade de priorização do transporte público.”

Finalizando, ressaltou a necessidade de fortalecimento do secretário de Transporte, “que precisa ter mais voz e poder de convencimento do seu prefeito”.





PRIORIDADE PARA TRANSPORTE PÚBLICO

O presidente da ANTP, Ailton Brasiliense Pires, destacou a necessidade do sistema de transporte ter que levar definitivamente em conta o uso do solo no desenho urbano na construção das cidades, bem como uma remontagem do sistema de transporte, pautada na mudança de regras e na revisão do cenário atual.

Segundo Brasiliense, se o transporte público é um direito previsto na Constituição Federal, é preciso fazer prevalecer esse direito, mas com confiabilidade, pontualidade, tarifa módica, rede de transporte que cubra a cidade, com serviços diferenciados e prioridade na via pública.

“Se tivéssemos construído corredores de ônibus, que é a única forma de proporcionar conforto e velocidade, não teríamos os problemas com os milhões de carros que circulam atualmente. O viário já está construído, basta apenas demarcar o que é prioridade, sem qualquer tipo de convivência”, pontua.

FALTA DE RESPONSABILIDADE DO ESTADO

Para o consultor internacional de Transportes, Cláudio Senna Frederico, grande parte dos problemas tem início com a falta de clareza para as pessoas e até alguns mitos como, por exemplo, que o transporte público urbano é um setor de mercado, o que não é verdade. “O mercado é definido completamente pelo contratador – o governo, que define absolutamente tudo, resultando no final em um custo, o que não tem nada a ver com mercado.”

Segundo Senna, o objetivo dos serviços públicos é a universalidade e, quando se fala que o transporte público é essencial, outro mito que precisa ser resolvido, não quer dizer que é uma vocação. “Ele é essencial porque a população encarregou o governo de obter a sua essencialidade.”

De acordo com o consultor, o transporte público é totalmente engessado pelas determinações do estado, o que é necessário para que seja universal e atenda a toda a população indistintamente. “Esse é primeiro mito que precisa ser claramente explicado para a população e para os governantes”, ressalta.

Senna também chamou atenção para dois pontos: o risco de demanda, que, na verdade, é um risco de projeto, uma vez que a demanda é definida pelo poder público; e para o fato de que, para o estado, quem deve prover a essencialidade é o operador.

Destacou também que os contratos, de modo geral, não preveem praticamente nenhuma responsabilidade do estado, mas somente para o contratado. “E a responsabilidade do poder público para garantir a demanda e as condições físicas, entre outras, como fica?”, questiona.

O consultor fez ainda um alerta: “os operadores de transporte público devem tomar cuidado com a clareza dos contratos, de modo que tenham plena ciência de que em que condições as especificações podem ser cumpridas e quando elas se tornam excepcionais; não se trata só de revisão contratual e de equilíbrio fiscal”.



LUZ NO FINAL DO TÚNEL?

Para Francisco Christovam, o momento atual é de sobrevivência, com as empresas lutando para continuar operando. Entretanto, chegará um momento, no pós-pandemia, que será necessário adotar medidas inéditas, para garantir a prestação dos serviços. “Os operadores têm que criar novas opções, soluções, dentro dos contratos, bem como buscar uma aproximação maior com o poder concedente, para, em conjunto, encontrarem novas formas de atender às necessidades da população”, enfatiza.

Segundo o presidente da FETPESP, nos contratos firmados há obrigações de ambas as partes: contratante e contratado, mas que quase sempre não são cumpridas pelo contratante. Por sua vez, o empresário teme ficar contra o prefeito e sofrer retaliações, tendo em vista que a Justiça é morosa e quase sempre toma parte do poder público. “O transporte público só é prioridade quando deixa de ser prestado, como nos casos de greves”, destaca.

Além disso, acrescenta Mauro, o setor sofre também com a falta de gestores e especialistas capacitados na gestão do transporte e trânsito, uma vez que eles normalmente são indicados políticos. Para agravar a situação, na grande maioria do estado, as empresas são remuneradas pela tarifa paga e o risco da demanda é todo do empresário. “Isso é o que vivenciamos na prática, essa é a nossa realidade e, por isso, estamos nessa situação calamitosa”, desabafa.

“O operador de transporte não tem como conviver e suportar o risco de demanda”

Já Bicalho, aposta no processo de reestruturação da atividade do setor, tendo em vista que os modelos contratuais e de financiamento estão falidos e defasados com a realidade; e a pandemia veio mostrar de forma clara que o operador de transporte não tem como conviver e suportar o risco de demanda. “Nesse sentido, temos feito proposições ao governo federal com expectativas de avançar no atendimento delas, porque as vemos como única saída para a sobrevivência da atividade privada no transporte coletivo.”

Para o diretor da NTU, o poder público terá que decidir sobre as proposições feitas, “sob pena de não ter mais interesse da iniciativa privada de participar de atividade econômica, em que os riscos são grandes e não há como suportá-los, principalmente em momentos como este que estamos vivendo”.

NOVO MARCO LEGAL

Bicalho também ressaltou que há um vácuo na gestão da mobilidade, em função da ausência da União. “Nesse sentido, estamos trabalhando junto com o governo federal em prol de um novo marco legal, que possa servir de referência para as novas contratações de serviços de transporte, com a participação mais efetiva da União, como guardião da mobilidade.”

Para Senna Frederico, os modelos de contratação precisam ser revistos e é preciso uma mudança estrutural muito grande, feita por meio de fundos públicos garantidos,

segurados pelo próprio fluxo de ingresso, além da revisão das redes de transporte, para que tenham maior eficiência, o que é atribuição do Poder Público, ou seja, melhor engenharia pública.

Em suma, ele defende melhores projetos no que dizem respeito ao risco de demanda; flexibilização; novas formas de prestação do serviço, para propiciar melhor qualidade no atendimento ao passageiro; e ampla infraestrutura, para o transporte público obter mais velocidade. “É preciso rever o que as pessoas entendem ser de mercado ou não. Quer universalidade, não dá para ser de mercado”, ressalta Senna.

“O caminho é dar prioridade máxima ao transporte público”

Para Branco, o que pode ajudar é uma regra de referência nacional, que possa ser exigida pelos prefeitos, como no Código de Trânsito Brasileiro. “A nossa interlocução é muito pobre e, por isso, o empenho da ANTP em fazer com que essa regra se torne realidade, de modo que se obtenham as estruturas adequadas para fazer a gestão de transporte.”

Segundo Ailton Brasiliense, o caminho é dar prioridade máxima ao transporte público, com boa qualidade e confiabilidade, negociando com os prefeitos a questão do uso do solo. “Se não for possível contar – pelo menos – com uma faixa exclusiva para ônibus à direita, estamos condenados a prestar um serviço somente onde o carro permitir, correndo assim o risco de uma derrocada, que custará caríssimo para o País, em função do aumento dos congestionamentos, da poluição e da elevação do número de acidentes, entre outros.”

“Temos que deixar claro na legislação que o transporte público precisa ter prioridade na circulação, porque é vital para a qualidade da vida urbana”, enfatizou Brasiliense. 🚦

ASSISTA À LIVE NO YOUTUBE



LINK: www.youtube.com/watch?v=1R8M4L-I9EA



AS PLATAFORMAS DIGITAIS E O TRANSPORTE ILEGAL

O fretamento não pode ser prestado nos mesmos moldes do serviço público de transporte rodoviário de passageiros

POR RODRIGO MATHEUS

O transporte coletivo de passageiros é um serviço público essencial e um direito social (CF, art. 6º). E como tal, pode ter sua prestação outorgada aos particulares, mediante concessão ou permissão.

Essa autorização acontece desde que as empresas sigam imperativamente um regime de direito público que implica o atendimento aos princípios da regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade e modicidade das tarifas. Repito: imperativamente! Obrigatoriamente!

Partindo-se dessa premissa, o transporte coletivo de passageiros, uma vez 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 à iniciativa privada, mas sujeito à autorização e à regulação estatal. Logo, há um princípio básico e incontestado a ser destacado: o fretamento não pode ser prestado nos moldes adotados pelo 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. A ilegalidade se caracteriza pela prestação do serviço sem outorga estatal. Há uma distorção evidente: o fretamento não pode ser uma atividade nos mesmos moldes do transporte regular.

Para corrigir essa distorção absurda, o Poder Judiciário foi demandado em diversas instâncias. A Justiça deve ser respeitada por exercer a função de aplicar a lei ao caso concreto, solucionando controvérsias e proporcionando segurança jurídica para que o setor econômico possa investir sem ter que concorrer com os clandestinos e, assim, planejar investimentos e contratações. E essas decisões jurídicas têm acontecido, como era de esperar. O inadmissível é a

leitura de suas decisões de forma tendenciosa, o que gera publicidade enganosa, em uma proposta de comunicação e marketing desonesta. Algumas plataformas digitais têm se utilizado dessa prática.

Veamos na prática: a 5ª Vara da Fazenda Pública de Curitiba, o TJ do Rio de Janeiro, o TJ de Santa Catarina e o TJ do Rio Grande do Sul concluíram que a prática de determinados modelos de transporte colaborativo é ilegal. O Ministério Público Federal no Estado do Espírito Santo teve essa mesma conclusão lógica.

Além de juízes, desembargadores e promotores, também a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) emitiu notas técnicas demonstrando as irregularidades existentes quando o fretamento colaborativo atua, de forma ilegal, no modelo de transporte público coletivo.

Diante desse quadro, a prática reiterada do transporte ilegal gera concorrência desleal com o serviço regular e significa uma séria ameaça ao equilíbrio do sistema. Portanto, o combate ao transporte clandestino, que também opera sem proteção trabalhista aos funcionários, é um dever das autoridades públicas. 🚩



RODRIGO MATHEUS

é mestre em Direito do Estado, advogado e consultor jurídico do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP).



VIAGEM PELOS 80 ANOS DO SETPESP

Parte Final

Próxima parada: desembarque em 2021

A

nossa viagem pela história do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP) teve início há duas edições. Passamos pelos anos iniciais, marcados por muitas lutas, inúmeros desafios e várias conquistas. Engana-se quem pensa que os desafios pertencem ao passado. Ao longo da trajetória da entidade, as dificuldades são uma constante.

O SETPESP, entretanto, apesar de muitas lutas, mantém-se forte e renovado, pronto para comemorar no próximo mês de maio uma data histórica: 80 anos de atividades em prol do transporte público de passageiros por ônibus.

Nesta edição da revista Sou + Ônibus, chegamos ao fim da nossa viagem, que teve início na década de 40. Na edição de dezembro e fevereiro, o nosso roteiro, marcado por paradas, contou um pouquinho da história da entidade até o ano 2000. Agora ganham destaque os fatos marcantes dos últimos 20 anos e o desembarque em 2021, quando uma pandemia ameaça a vida da população e a sobrevivência das empresas operadoras do transporte público.

Mais uma vez você é nosso convidado para se sentar à “janelinha” e embarcar conosco nessa jornada.



Trajeto

2001

Com a criação das Regiões Metropolitanas da Baixada Santista e Campinas e em busca de prestar um melhor atendimento a suas associadas, em 2001, o SETPESP sofreu uma alteração estatutária para ter mais duas vice-presidências, uma para a Região Metropolitana da Baixada Santista e outra para a RM de Campinas.

O SETPESP completa 60 anos de atividades e lança a mostra *Viagem do Tempo - A Histórica Evolução do Ônibus*, montada no Espaço Cultural Conjunto Nacional. Mais de 400 mil pessoas puderam apreciar painéis fotográficos de 32 empresas associadas e quatro "jardineiras" de 1919, 1936, 1942 e 1958.

VIAGEM NO TEMPO

"Jardineira" da VIAÇÃO CAPRIOLI, da cidade de Campinas-SP:
Ônibus da Marca FORD – modelo T – ano 1919 – potência 30 HP – 4 cilindros – câmbio de 2 marchas à frente e 1 a ré – peso 900 kg.
Característica: caixa de direção junto ao volante, por conjunto de engrenagens e freio de serviço na própria caixa de câmbio.

"Jardineira" da VIAÇÃO SANTA CRUZ, da cidade de Mogi Mirim-SP:
Ônibus da Marca FORD – modelo F600 – carroceria Grassi – ano 1958 – motor V8 cc – potência 167 cv – gasolina – câmbio de 4 marchas.
Característica: freios de serviço (hidráulico) e de estacionamento (mecânico). Fazia a ligação Mogi Mirim a Conchal, num percurso de 30 km.

"Jardineira" da EMPRESA DE TRANSPORTES ANDORINHA, da cidade de Presidente Prudente:
Ônibus da Marca CHEVROLET – modelo Gigante – ano 1936 – potência 95 cv – peso 2.710 kg.
Característica: fazia a ligação Presidente Prudente à Maringápolis, via Indaíra, percurso de 52 km, em 2 horas e 30 minutos.

"Jardineira" da VIAÇÃO GARCIA, da cidade de Londrina-PR:
Ônibus da Marca GMC – ano 1942 – 33 passageiros – gasolina e gasóleo – peso 5.600 kg.
Característica: denominado "Pavão", foi a alternativa que a Viação Garcia encontrou para superar a grave crise de combustível que abalou o mundo durante a 2ª Guerra mundial. A empresa possuía 12 desses GMC, que levavam 16 horas para cobrir o percurso de 207 km entre Londrina e Paranaguá, no Paraná.

2002

Implantação do Programa de Desenvolvimento e Capacitação em Transportes de Passageiros.

SETPESP IMPLANTA PROGRAMA DE CAPACITAÇÃO EM TRANSPORTES



A partir da esquerda: Robson Rodrigues (Pres. do SETPESP), Francisco Braga (Coord. de Desenvolvimento de RM) e Paulo Kozul (Exp. pelo Programa de Desenvolvimento para Gestores)

O setor de transportes vem passando por enormes transformações e dificuldades. Foram justamente essas dificuldades que motivaram o SETPESP dentro do seu Programa de Gestão, a incrementar e ampliar os já bem sucedidos – trabalhos de Recursos Humanos e Gestores/Novos Sucessores, que a partir da mais de 10 meses passaram a fazer parte de um Programa mais amplo denominado: **Desenvolvimento e Capacitação em Transportes de Passageiros**. A iniciativa tem como objetivo possibilitar às empresas buscarem ou ampliarem sua capacidade de competitividade através do desenvolvimento técnico e tecnológico. Para isso, vamos intensificar e ampliar os ciclos de palestras, de modo a atingir todas as áreas de resultados da empresa, bem como desenvolver e aprofundar estudos referentes às dificuldades comuns ao sistema. Queremos, assim, propiciar a atualização contínua do conhecimento e consequentemente – a melhoria da qualidade dos serviços das empresas”, explica Robson Rodrigues (Presidente do SETPESP).

O Programa, que será desenvolvido através de um processo permanente e dinâmico, visa proporcionar a troca de experiência e o aprofundamento dos conhecimentos técnicos, organizacionais e interpessoais, e envolve dois grandes projetos: o **Desenvolvimento para Gestores e Novos Sucessores**, que será composto por um Ciclo de Palestras e Seminários Regionais sobre Ferramentas Gerenciais (gratuitos); e o de **Desenvolvimento de Recursos Humanos**, que vai contar com um Ciclo de Palestras, Células de Estudos e o I Seminário de RM em Transportes de Passageiros. Os trabalhos serão enriquecidos pela distribuição de artigos, elaborados especialmente para divulgar as ações e novidades do Programa, pela distribuição de textos e artigos técnicos, apresentação de vídeos e de novas experiências das empresas.

“A presença massiva de representantes das empresas associadas, nas primeiras reuniões do Programa – empregou a organização – comemorou o Presidente. “Queremos que o Programa se torne o canalizador das discussões, inclusive, das mais recentes exigências dos Poderes Concedentes. O ato dos transportadores e de se adaptar rapidamente, às atuais características do mercado de passageiros. Temos nas operações de transporte de passageiros intermunicipais do Estado de São Paulo e no serviço urbano do interior, uma diversidade de Empresas e modelos, que o Programa está reunindo com o objetivo de disseminar a melhor cultura em transportes. Faltam parâmetros os palestrantes, nossos colaboradores, mas principalmente os participantes, por buscarem novos conhecimentos e trocarem experiências”, enfatizou Robson.”

SETNEWS #92 15 ano X

2002

Lançamento do 1º MBA em Gestão de Transporte de Passageiros: uma iniciativa do SETPESP em conjunto com a Universidade de Santo Amaro (UNISA).

MBA em Gestão de Transporte de Passageiros
Parceria pioneira para o único MBA nesta categoria no Brasil!

UNISA BUSINESS SCHOOL
UBS

SETPESP
Sociedade Especializada em Transportes de Passageiros

Os módulos e suas disciplinas:

- Gestão Transportar
 - Gestão de Frotas e Operação de Bônus - Operação e Manutenção
 - Sistema de Informação e Melhores Serviços
 - Planejamento Estratégico e Gestão de Recursos
 - Marketing, Operações e Gestão de Recursos Humanos
 - Organização Administrativa e Financeira de Transportes de Bônus e Modais de Bônus
- Gestão de Pessoas
 - Papel estratégico da Gestão de Pessoas nos Transportes de Passageiros
 - Liderança
 - Técnicas de Recrutamento
 - Psicologia Organizacional
 - Administração de Recursos e Recursos Humanos
 - Metodologia Científica
- Gestão de Transporte
 - Características Jurídicas, Legais, Econômicas e Ambientais de Transportes de Passageiros
 - Planejamento de Transporte, Mercado e Oferta
 - Gestão, Tarifas e Rentabilidade
 - Sistema de Bônus, Segurança e Segurança de Serviço
 - Segurança e Infra-estrutura de Transportes de Passageiros
 - Realização de Manutenção

Inscrições abertas: www.unisa.br/uba • 0800 1717 96 • uba@unisa.br

Local de realização do curso:
UNISA BUSINESS SCHOOL - Av. João Pessoa, 1008
Jardim 3 - CEP 04018-001 - São Paulo - SP

INSCRIÇÕES ABERTAS

Criado Especial para associados do SETPESP



2004

Revista SETNEWS, publicação do SETPESP, chega a sua 100ª edição.

2005

Implantação do Programa de Responsabilidade Ambiental e de Responsabilidade Social.

1ª edição do Dia de Fazer a Diferença SETPESP.

Lições de Cidadania

Programa SETPESP de RESPONSABILIDADE SOCIAL
"Nós ajudamos a fazer a diferença"

Empresários do setor de transportes de passageiros estimulam o trabalho voluntário e realizam o Dia de Fazer a Diferença

O dia 27 de novembro – "DIA DE FAZER A DIFERENÇA SETPESP" – será sempre lembrado na história dos transportes de passageiros do Estado de São Paulo. Ele marca o início de um amplo trabalho que vem pela frente. O seu objetivo é um só: promover a solidariedade, a inclusão social, reduzir as desigualdades sociais e melhorar as condições das comunidades onde cada empresa de transporte atua. Ele é o resultado do recém implantado "Programa SETPESP de Responsabilidade Social".

A iniciativa do SETPESP visa incentivar a prática de ações éticas e responsáveis. A meta da entidade é tornar esta a maior ação de solidariedade coletiva dentro do setor de transporte de passageiros. Para tanto, mobilizou suas empresas associadas em todo o Estado de São Paulo, que nessa mesma data, conjuntamente, realizaram inúmeras ações sociais nas comunidades onde estão instaladas, ajudando assim centenas de pessoas.

Um passeio panorâmico pela avenida Paulista, no ônibus de dois andares da Viação Caproli; com lanches e distribuição de brindes encerraram o dia da grande. A iniciativa contou com a colaboração da Auto Viação ABC Ltda., Auto Viação Unibunguã Ltda., Grupo Viação Santa Cruz, Viação Cidade de Caieiras Ltda., Viação Caproli Ltda. e Condomínio Conjunto Nacional.

Empresas que fizeram a diferença!

Abc
GRUPO ABC reforma Lar dos Pequenos

Passo de magia. Assim pode ser definida a ação realizada pelo Grupo Auto Viação ABC, de São Bernardo do Campo. Vinte crianças do Lar dos Pequenos Crianças de Deus (Lapom) foram levadas para um sítio em Abóbora Preta, onde durante todo o dia participaram de diversas atividades recreativas. Nesse mesmo tempo – como num passe de magia – cerca de 100 voluntários do grupo.

2008

SETPESP é a primeira entidade de classe do setor de transportes coletivos de passageiros a obter a Certificação NBR ISO 9001:2000.

SETPESP sai na frente
e recebe Certificação NBR ISO 9001:2000

O SETPESP recebeu, em fevereiro último, o Certificado de Conformidade ABNT NBR ISO 9001:2000, dando mais um importante passo rumo à excelência. A certificação não atesta somente a qualidade dos serviços oferecidos, mas também garante e melhora contínua do atendimento a mais de 150 empresas associadas à instituição e ao público com quem se relaciona.

Segundo a empresa certificadora, a TÜV Rheinland do Brasil, trata-se da primeira entidade do setor de transportes coletivos de passageiros a obter a ISO. "A busca do pleno atendimento das necessidades e demandas das empresas associadas nos motiva a investir nesse importante ferramenta, que traz inúmeros benefícios para as organizações, uma vez que lhes confere melhoria da imagem, maior produtividade e credibilidade", explica o presidente do SETPESP, Rubson Rodrigues.

Entretanto, não basta apenas obter o Certificado, acrescentou o presidente. As normas ISO 9001 estão apoiadas em princípios como organização, metodologia, foco no cliente e melhoria contínua, entre outros, que devem fazer parte da rotina de trabalho de cada um de nós. "A adoção de métodos e a padronização dos procedimentos, bem como a busca pela máxima satisfação dos clientes, é uma filosofia e uma necessidade que não podem ser ignoradas pela entidade e pelas empresas operadoras do transporte regular de passageiros."

RESPONSABILIDADE SOCIAL
...uma iniciativa SETPESP

Nosso Programa
O SETPESP está desenvolvendo o projeto denominado Programa SETPESP de Responsabilidade Social, objetivando incentivar práticas éticas e sociais no próprio SETPESP e nas suas empresas associadas. Dessa maneira, as ações institucionais com impactos sociais positivos para os agentes com os quais o SETPESP e suas empresas associadas interagem – colaboradores, fornecedores, governo e comunidades – devem ganhar maior impulso, consolidando-se e sendo documentadas e divulgadas com a máxima transparência. O Programa SETPESP de Responsabilidade Social promoverá o exercício da cidadania através de ações de conscientização, capacitação e envolvimento dos funcionários do SETPESP e das suas empresas associadas, em atividades de cunho social realizadas pela instituição e por outros atores sociais.

Nossos Objetivos
Introduzir de forma institucional e associativa os conceitos de responsabilidade social no SETPESP;
Consolidar a Diretoria do SETPESP e o conjunto de suas associadas sobre a visão estratégica da Responsabilidade Social, suas vantagens competitivas e os benefícios;
Definir as condutas e práticas de aplicação de temas;
Envolver as empresas associadas do SETPESP em programas sociais da comunidade;
Facilitar o investimento social privado;
Promover o voluntariado;
Participar de discussões e elaboração de políticas públicas do Estado de São Paulo;
Elevar a imagem institucional da categoria junto aos seus parceiros;
Estimular a diversidade nas empresas associadas.

Maiores informações (11) 3286-1077 www.setpesp.org.br

2009

SETPESP migra para a versão 2008 da norma ISO 9001.

Lançamento do Manual de Responsabilidade Socioambiental.

SETPESP firma parceria com a CETESB para implantação do Programa para a Melhoria da Manutenção de Veículos a Diesel.

Lançamento das cartilhas práticas de adaptação da acessibilidade nos ônibus rodoviários e urbanos em operação.

2011

SETPESP comemora 70 anos e lança Manual de Sustentabilidade.

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

2014

Toma posse a **primeira diretoria da FETPESP**

2017

SETPESP é indicado para recertificação na norma ISO 9001:2015.

2018

Programa Ambiental do Transporte – Despoluir implantado pelo SETPESP completa 10 anos de atuação em prol da melhoria do meio ambiente e da qualidade de vida.

2019

FETPESP lança o livro **A Voz dos Pioneiros**, que conta a trajetória do SETPESP.**O Congresso Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros**, iniciativa do SETPESP, chega a sua 23ª edição, agora realizado em parceria com a FETPESP.

2020

Ano marcado pelo início da crise econômica provocada pela pandemia do novo coronavírus, com efeitos maléficos sem precedentes no transporte público, mas também pelo empenho do setor para garantir a continuidade dos serviços e a segurança dos passageiros.**Posse da nova diretoria** – No primeiro dia de agosto, tomaram posse o novo presidente do SETPESP, o empresário Gentil Zanovello Affonso, e os novos membros da diretoria. Gentil substituiu Gerson Oger Fonseca, que esteve à frente da entidade nos nove anos anteriores.**Lançamento do Inventário da Ilegalidade** – O SETPESP fez amplo e inédito levantamento dos prejuízos financeiros dos transportes ilegais, não só para o segmento, mas também para a sociedade.

2021

Chegamos a 2021, com sentimento de impotência no enfrentamento de uma crise sem precedentes em todos os setores, causada pelo agravamento da pandemia do novo coronavírus.

As comemorações dos 80 anos do SETPESP, um marco tão especial para o setor, não poderiam passar em branco. Entretanto, em função da pandemia, será realizado apenas um evento singelo, de modo on-line.

A hora é de luta, luta pela sobrevivência do transporte público, que vem sendo ameaçado por inúmeros fatores: a queda acentuada da demanda, que em muitas localidades atingiu 80% do total de passageiros transportados em 2019 e que reduziu as receitas em milhões, a concorrência desleal dos transportes ilegais e a falta de medidas de socorro emergencial específicas por parte do governo federal, entre outros, agravam a situação operacional e econômico-financeira das empresas operadoras. A crise deflagrada pela pandemia atinge fortemente o setor de transportes de passageiros, que mais uma vez luta bravamente para garantir a continuidade de um serviço essencial.

Ciente da sua responsabilidade e essencialidade, o setor vem tomando todas as providências necessárias à proteção de funcionários e usuários com higienização dos veículos e treinamento para o atendimento, entre outras medidas. Com uma operação racional, segura e atenta aos princípios de proteção emitidos pelos órgãos competentes, o setor continuará garantindo o inalienável direito de ir e vir da população.

120 MILHÕES DE PASSAGEIROS POR ANO!

E a nossa viagem vai chegando ao fim, não sem antes apresentar os números grandiosos do setor, responsável por um serviço essencial que garante diariamente o direito de ir e vir de milhares de pessoas.

Atualmente, 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 filiadas ao SETPESP operam 1.148 linhas, com uma frota de cerca de 5,5 mil ônibus, transportando mais de 120 milhões de passageiros por ano, período em que são percorridos mais de 359 milhões de quilômetros. Tudo isso, sempre com regularidade e atendimento a todos os municípios do estado de São Paulo.

A VOZ DOS PIONEIROS

Trajatória do SETPESP é contada em livro com base na história dos precursores do setor e seus filhos

A

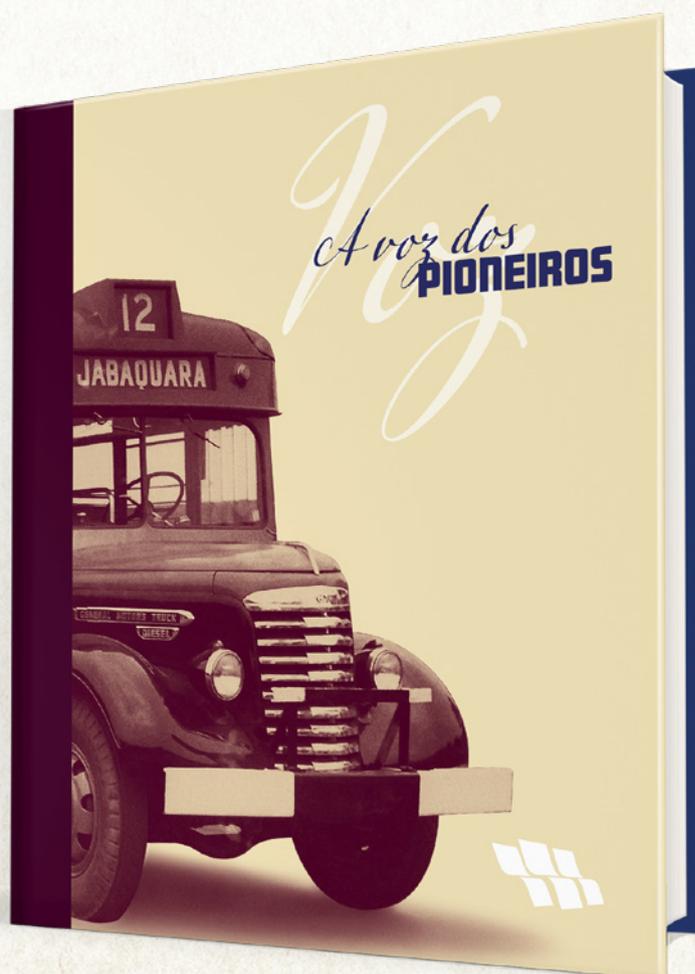
ntecipando-se às comemorações dos 80 anos do SETPESP, a **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)**, por iniciativa de seu presidente, Mauro Artur Herszkowicz, lançou, no final de 2019, o livro *A Voz dos Pioneiros*.

A publicação, feita pela **historiadora Maria Candelária Volponi Moraes de Oliveira**, conta a trajetória do transporte de passageiros no estado baseada nas situações vividas por empresários pioneiros do setor. “São narrativas de coragem e aventura, que têm como pano de fundo marcos da história da cidade de São Paulo, do estado e até mesmo do País”, conta a autora.

“A história do setor do transporte de passageiros no estado sempre foi pouco documentada e explorada. Nosso objetivo é revivê-la e prestar homenagens aos empresários relevantes do segmento. Hoje, o tema mobilidade urbana é algo que merece atenção e, por isso, estamos cada vez mais atuantes na busca de tecnologias que melhorem a vida das pessoas”, explica Herszkowicz.

Para escrever a obra, Maria Candelária entrevistou 26 empresários, proprietários e/ou executivos de empresas paulistas pioneiras do transporte de passageiros dos setores rodoviário, urbano e intermunicipal de todo o estado de São Paulo. “Foi fascinante conhecer as histórias de vida deles, suas origens, relações familiares, dificuldades e problemas enfrentados no dia a dia”, conta.

O livro também foi produzido com base em registros de revistas especializadas, como a Setnews, uma publicação do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP), a Interbus, a Technibus, entre outras. Contou também com os manuscritos das empresas nos livros de registros do SETPESP e bibliografia específica sobre transportes. 



O LIVRO A VOZ DOS PIONEIROS PODE SER ACESSADO POR MEIO DO QR CODE AO LADO



PARADOS NA CONTRAMÃO

Cidades brasileiras rejeitam um debate urgente: cobrar de usuários de carros custo da infraestrutura pública e destinar recursos ao transporte coletivo

POR SÉRGIO AVELLEDA

É

possível que alguma vez, numa roda de amigos em um bar no final de semana – quando podíamos nos reunir com amigos no final de semana, prazer que a responsabilidade impedirá até que a vacinação se complete –, você tenha ouvido algo assim: “Eu não uso transporte público no Brasil. É uma droga. Minha empregada me conta que passa mais de duas horas entre trem e ônibus para chegar ao trabalho. Nem pensar.” E depois de muitos chopes, na hora de ir embora, lá está o amigo “crítico” entrando em seu automóvel, que pesa entre 1 e 2 toneladas – e, a 40km/h, considerado o espaço necessário para frear e acelerar, poderá ocupar até 115 metros cúbicos das ruas e avenidas por onde passar, segundo estudo realizado na Suíça.

A constatação de que o transporte público no país é ruim, feita por alguém que não o utiliza, costuma se basear em preconceito. Discurso semelhante se ouve sobre o Sistema Único de Saúde. Nada presta para quem não usa – enquanto representa uma salvação para os usuários. O SUS não é uma maravilha, claro, mas resolve boa parte dos problemas de saúde pública no Brasil.

Os principais problemas da mobilidade urbana – conceito que abrange, além do transporte público, a caminhada, o uso da bicicleta, o veículo particular, os sistemas baseados em plataformas e a distribuição de bens e produtos – têm origem, curiosamente, fora da própria mobilidade urbana. Sempre digo que uma cidade com problemas de mobilidade é como um doente com febre. A febre não é a doença, é o corpo tentando alarmar sobre a existência de outro mal. No caso das cidades, aquelas que têm linhas de ônibus e metrô lotadas, congestionamentos e altos índices de acidentes de trânsito tentam desesperadamente dizer: “Fomos mal planejadas. Nosso crescimento foi irracional. As pessoas moram cada vez mais longe e as oportunidades de trabalho estão cada vez mais concentradas”...

A solução para esses problemas estruturais demanda não apenas vontade política e engajamento dos atores urbanos como também um longo, longuíssimo prazo. Enquanto isso, os sistemas de mobilidade urbana precisam receber investimentos e prioridades para viabilizar e democratizar o acesso nas cidades. Sem ele, a urbe perde competitividade e diversidade, correndo o risco de diminuir sua riqueza.

O investimento em transporte público é daquelas unanimidades em debates. Ninguém, de fato, anuncia hoje planos de governo dizendo que irá investir para que as pessoas possam usar mais carros; que os automóveis serão beneficiados com novas avenidas e viadutos; que se pretende retirar espaços de pedestres, de ciclistas (quase inexistentes) e do transporte público para oferecer aos veículos motorizados de quatro ou duas rodas. Tenho lido inúmeros projetos governamentais nos últimos anos e nunca encontrei nada parecido.

Entretanto, durante a execução desses planos, vemos muito pouco apetite para realmente priorizar o transporte público. Não se investe o mínimo necessário, não se trabalha para equacionar o financiamento da operação dos serviços. Evita-se tomar espaço dos carros para a implantação de faixas de ônibus, que melhoram significativamente a eficiência desse serviço a um custo incrivelmente baixo. Não se moderniza a contratação de operadores privados e não se investe em tecnologia. Em regiões metropolitanas quase não há iniciativas para a implantação de gestão conjunta,

apesar da farta literatura e experiências que mostram os incontáveis ganhos do uso de autoridades metropolitanas. Em resumo: sabemos de cor e salteado o que deve ser feito, porém quase não o fazemos. A pergunta na qual cada vez mais insisto é: por que o debate sobre transporte coletivo não anda – com o perdão do trocadilho – nas cidades brasileiras?

Não há espaço neste artigo para esgotarmos as possibilidades de por que não fazemos o óbvio, o que é sabido, ressabido e experimentado. Todavia, podem ser levantadas algumas das principais hipóteses. Penso que uma das razões que nos fazem permanecer numa espécie de inércia é a falta de consciência da sociedade do conceito de externalidades nos sistemas de mobilidade. Externalidade é um efeito de determinada atividade que atinge outros, não afetando a atividade que a gera. Ela pode ser negativa, quando prejudica terceiros, ou positiva, se os beneficia.

O uso individual do automóvel é um forte gerador de externalidades negativas. Um carro pesa entre 900kg e duas toneladas. Na média, nas cidades brasileiras, um automóvel transporta 1,1 passageiro. Ou seja, para mover algo ao redor de 80kg, usa-se uma máquina que pesa até 24 vezes mais. O consumo de energia para mover essa pessoa, medido em megajoules, é entre 2,3 e 2,6 Mj/pass-km, segundo **dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP)**. Se ela decidisse ir de ônibus, consumiria entre 0,6 e 0,8 Mj/pass-km. Esse excessivo consumo de energia faz dos carros os grandes vilões da poluição urbana. E, para piorar, não se pode esquecer de que automóveis ainda ferem e matam milhares de pessoas todos os dias.

Um estudo publicado pela Discourse Media, realizado em cidades canadenses, mostra que se o deslocamento a pé custa para um indivíduo que está caminhando a quantia de 1 dólar, para a sociedade essa viagem custará 1 centavo de dólar. Se a decisão for se locomover por bicicleta, a proporção será de 1 dólar de despesa para o ciclista e 8 centavos de dólar para a coletividade. Caso nosso viajante decida ir de ônibus e essa viagem lhe custe o mesmo 1 dólar, a sociedade pagará 1 dólar e 50 centavos. Achou caro? Então veja o custo da viagem em carro individual. Se o nosso motorista desembolsa 1 dólar para uma viagem de automóvel, toda a sociedade arcará com 9 dólares e 20 centavos.

Surpreso? Pois é, nós não fazemos esse debate. A sociedade não tem noção do custo que suporta para que as pessoas se movam por meio de carros. Dou como exemplo a cidade de São Paulo. Se você entrar no site da prefeitura, identificará facilmente os valores pagos a título de subsídio ao transporte público. Está lá, em uma rubrica orçamentária



específica. No entanto, procure levantar o gasto do executivo municipal com o transporte individual motorizado. Você não encontrará, nem em São Paulo e, provavelmente, em nenhuma outra cidade do Brasil.

E, claro, não é que a despesa não exista. Existe e é gigantesca: constitui parte significativa dos gastos com todo o pavimento de 17 mil km de ruas e avenidas da capital paulista, placas de trânsito, semáforos e engenharia. Também se reflete no custo financeiro e humano com as mortes e os feridos – 60% das vagas de UTI no país são ocupadas por vítimas de acidentes de trânsito –, a poluição, os congestionamentos, o uso do espaço público e outros custos tangíveis e intangíveis. Quando uma despesa não é conhecida, temos a sensação de que ela não existe. Se não incomoda a sociedade, não há razões para discuti-la. Se não discutimos, seguimos, como sociedade, pagando por ela, sem questioná-la. Em compensação, debatemos intensamente se o subsídio ao transporte público em São Paulo é muito, se é pouco, se é bem gasto, se pode ser melhor aplicado etc.

Muitas cidades ao redor do mundo estão enfrentando esse debate. É justo que toda a sociedade subsidie o uso do veículo particular, que gera tantas externalidades negativas? É correto que o uso privado das vias públicas pelo automóvel continue sendo suportado por todos os pagadores de impostos, inclusive por aqueles que não têm carro? É justo que o motorista da SUV use o asfalto, os semáforos e estacione sem nada pagar enquanto o passageiro de ônibus, para vir de Guaianases para o Centro de São Paulo, tenha que desembolsar 4,40 reais? Londres, Singapura e Nova York já estabeleceram cobranças dos usuários de veículos pelo uso da infraestrutura pública e estão empregando esses recursos para ampliar e melhorar o transporte público.

Essa discussão já foi superada nas rodovias. Nas principais estradas, o custo de sua manutenção é suportado exclusivamente pelos seus usuários. Não tem mais o menor eco na sociedade o discurso de eliminação dos pedágios. Todos já entenderam que esse modelo é muito mais justo. Recursos que eram drenados do orçamento governamental para a manutenção de estradas hoje podem ser alocados para outros serviços públicos. Alguém poderá dizer: mas eu já pago o IPVA. Cabe lembrar que pagamento de imposto não tem relação com uso de infraestrutura pública. Você também paga IPTU e não tem água, luz, gás nem internet de graça por conta disso.

Por que não fazer essa discussão nas cidades? Por que não passar os custos de manutenção das vias de automóveis para os seus usuários e transferir esses recursos para investimentos no transporte público e/ou para redução do preço da tarifa, que beneficiaria muito mais gente, amplificaria e democratizaria o acesso, melhoraria o meio ambiente e diminuiria a tragédia de mortos e feridos no trânsito? 🚦

ARTIGO ORIGINALMENTE PUBLICADO NA REVISTA PIAUÍ
([HTTPS://PIAUI.FOLHA.UOL.COM.BR/PARADOS-NA-CONTRAMAO/](https://piaui.folha.uol.com.br/parados-na-contramao/))



SÉRGIO AVELLEDA

é coordenador do Núcleo de Mobilidade Urbana do Laboratório Arq. Futuro de Cidades do Inspere e diretor de mobilidade urbana do World Resources Institute. Foi secretário de Mobilidade Urbana e Transporte da Cidade de São Paulo (2017-2018).

FETPESP OBTÉM RECERTIFICAÇÃO NO PROGRAMA PARA MELHORIA DA MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS A DIESEL



Entidade comprova seu compromisso com a melhoria da qualidade do meio ambiente

A

Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) mais uma vez confirmou o seu compromisso com a gestão ambiental e a melhoria da qualidade do ar. No dia 9 de abril, as quatro Unidades Operacionais do Despoluir – Programa Ambiental do Transporte, sob a gestão da Federação, passaram por uma rigorosa auditoria do organismo de certificação CATA. O resultado não poderia ser mais positivo: as oficinas móveis atendem plenamente aos requisitos do Programa para Melhoria da Manutenção de Veículos Diesel (PMMVD) da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) – órgão delegado do governo do estado de São Paulo, para controle e preservação do meio ambiente.

A CETESB desenvolve desde 1998 o PMMVD, visando à melhoria da qualidade do ar em função da melhor regulação dos veículos a diesel em circulação no estado de São Paulo. Para isso, conta com uma rede de empresas e entidades credenciadas, como a FETPESP, que realizam serviços de acordo com os padrões de qualidade estabelecidos pela Companhia. Essas organizações também estão autorizadas a emitirem o Relatório de Medição de Opacidade (RMO), que apresenta o resultado do teste de opacidade de um veículo. Esse Relatório pode ser utilizado para comprovar a realização de reparos no veículo e conseguir a redução de 70% do valor da multa.



MAURÍCIO ALVES DE CARVALHO, TÉCNICO DO DESPOLUIR, DESTACA DURANTE A AUDITORIA A IMPORTÂNCIA DA PARCERIA COM A CETESB



TÉCNICOS DO DESPOLUIR DURANTE A AUDITORIA REALIZADA NA GARAGEM DA VIAÇÃO DEL REY

FETPESP E CETESB, PARCERIA EM PROL DO MEIO AMBIENTE

Há dois anos, a FETPESP e a CETESB assinaram um Protocolo de Intenções entre si, para implementar no setor de transporte de passageiros o Programa para Melhoria da Manutenção de Veículos Diesel. Pelo termo, a Federação passou a participar do PMMVD na qualidade de operadora de unidades móveis de medição de opacidade, com o objetivo de diminuir – por meio do Despoluir – Programa Ambiental do Transporte – o número de veículos a diesel em más condições de manutenção e reduzir os níveis de emissão de poluentes atmosféricos.

Em função desse convênio, os técnicos da FETPESP, cadastrados pela CETESB, que compõem o Programa Despoluir, estão autorizados a realizar, nas garagens das empresas operadoras, teste de opacidade conforme a Resolução CONAMA n° 418/09 e a emitir o Relatório de Medição de Opacidade (RMO).

VANTAGENS DA ADESÃO AO PMMVD

A adesão ao PMMVD traz vários benefícios. Além da contribuição para uma frota regulada e dentro da legislação ambiental, a certificação é um diferencial para a empresa, pois demonstra a sua preocupação com a qualidade da operação e o respeito ao meio ambiente e à comunidade.

Outra vantagem é que, a partir do credenciamento no Programa, as empresas que forem autuadas podem recorrer ao Despoluir e agendar um aferição da opacidade de fumaça para obter o RMO, que pode ser utilizado para comprovar a realização de reparos no veículo e conseguir uma redução de 70% do valor da multa.

DESPOLUIR, PROGRAMA TRANSFORMADOR

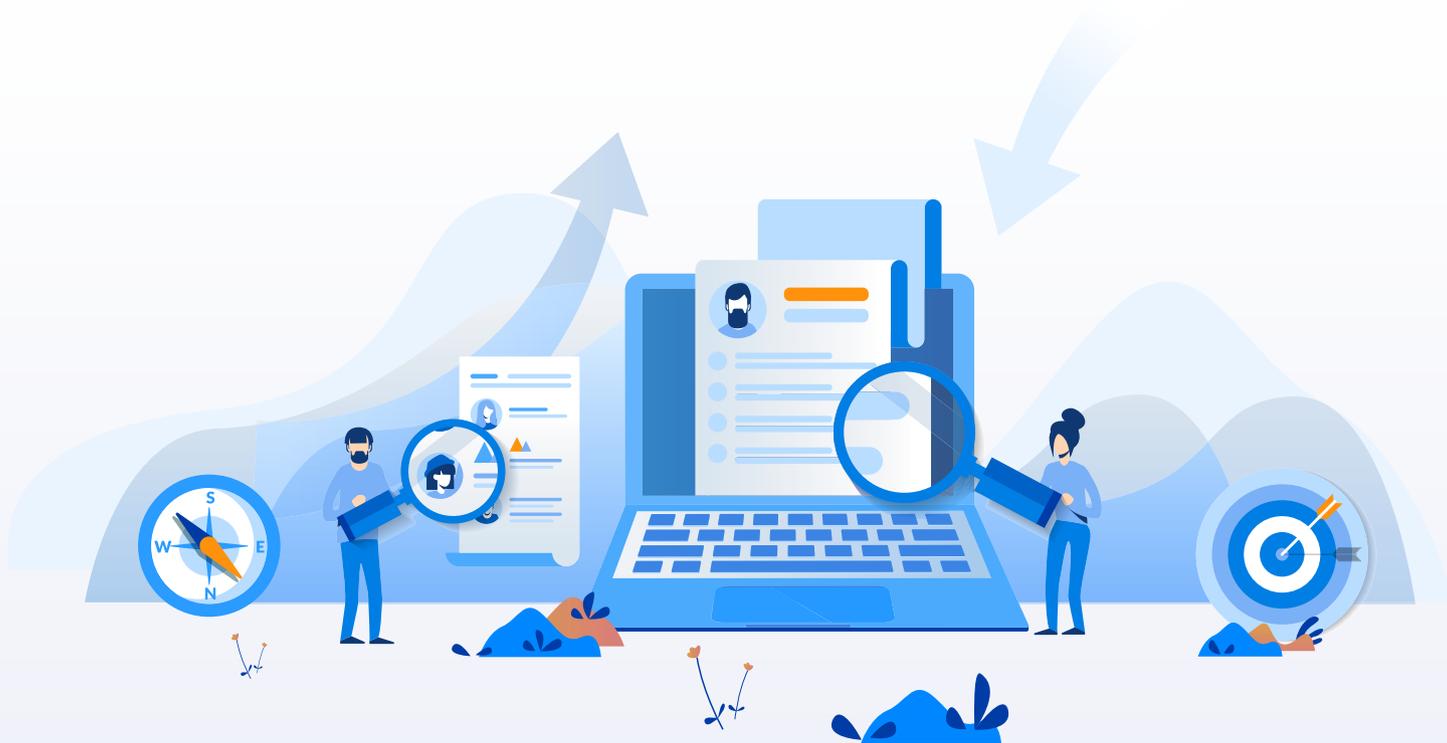
Atualmente, o Despoluir, gerido pela FETPESP, conta com quatro viaturas e técnicos altamente capacitados, de acordo com as exigências da CETESB, que percorrem todo o estado de São Paulo, atendendo às empresas de transporte de passageiros por ônibus.

No dia 9 de abril, essas unidades móveis passaram pela auditoria do organismo certificador CATA, que recertificou uma viatura e certificou as outras três, tendo em vista que elas operam de acordo com os requisitos estabelecidos pelo PMMVD. A auditoria foi feita na garagem Viação Del Rey, empresa que há 14 anos mantém uma parceria com o Despoluir.

De acordo com o consultor técnico do Programa, João Carlos Sanches Pereira, o Despoluir é um programa transformador, desenvolvido em duas vertentes importantes: a tecnológica, com a utilização de equipamentos de alta precisão para fazer as leituras e rotações, conforme exigência da legislação ambiental; e a educacional, que incentiva os transportadores a adotarem práticas ambientalmente responsáveis e a diminuírem os impactos na natureza e na saúde pública, com foco especial na qualidade de vida dos trabalhadores. 🇧🇷

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

RH 4.0: TECNOLOGIA TRANSFORMANDO A GESTÃO DE PESSOAS



V

ivemos um novo tempo marcado pela tecnologia, cada vez mais presente no cotidiano das organizações e das pessoas. Estamos na chamada era da Indústria 4.0 ou 4ª Revolução Industrial, em que dispositivos, equipamentos e objetos se conectam por meio da internet. Termos como tecnologias disruptivas, robótica, inteligência artificial, *big data* e internet das coisas, entre outros, são cada vez mais comuns nos ambientes organizacionais. O foco dessa revolução, que exige mudanças e inovações, é a eficiência e a produtividade dos processos.

Nesse cenário, o segmento de Recursos Humanos vem assumindo um papel mais estratégico nas organizações. Trata-se do RH 4.0, focado em iniciativas que prezam pela

satisfação e pelo comprometimento das pessoas que compõem a empresa. “Nesse contexto, as ações e tomadas de decisão são baseadas em dados resultantes do crescimento de tecnologias como *big data* e inteligência artificial”, explica a **psicóloga e consultora de RH da Viação Paraty, Milvana Carina Delponte Amorim**.

Segundo Milvana, o RH 4.0 é uma resposta à Quarta Revolução Industrial, em que atividades, processos e pesquisas, por exemplo, são automatizados e as análises dos dados feitas por plataformas tecnológicas especializadas, dando, assim, lugar a uma atuação mais estratégica de RH, alinhada com os interesses das empresas. “As práticas dessa nova tendência estão sustentadas nos pilares da tecnologia, pessoas e processos, que operam de forma integrada”, esclarece.

BENEFÍCIOS E PAPEL DO RH NA ERA 4.0

Para Milvana, a nova era exige uma mudança de comportamento do profissional de Recursos Humanos, que deve acompanhar essa evolução de “pensamento e visão”. Mais do que a preocupação com contratações, férias, pagamentos e demissões, a atenção deve estar sobre indicadores como rotatividade e o comprometimento dos colaboradores. “É importante ter profissionais felizes e satisfeitos, para que a empresa se torne cada vez mais sólida, firme e bem-sucedida no mercado; afinal são essas pessoas que lidam diretamente com o cliente”, explica.

Segundo a consultora, o RH 4.0 se beneficia das novas tecnologias do mercado e pode oferecer caminhos para, por exemplo, avaliar se as expectativas dos colaboradores estão alinhadas com os planos para o futuro da empresa. “Isso pode contribuir para evitar aumento do *turn over*, falta de engajamento e clima negativo”, acrescenta.

Além disso, Milvana explica que um sistema de gestão que permite que as informações sobre todos os colaboradores estejam concentradas em uma plataforma única torna os processos mais ágeis, além de possibilitar o acesso desses profissionais aos seus dados (com os devidos mecanismos de segurança), agregando inclusive mais transparência ao processo.

E nesse cenário de transformações, o papel de RH também está em mudança. Com a automação de uma parcela de processos conduzidos pelo setor e a implementação de sistemas integrados de gestão, o profissional de RH pode se dedicar a atividades mais estratégicas, complementa a psicóloga. “Por meio de um papel mais analítico, pode ainda atuar no suporte às tomadas de decisão, o que lhe confere maior relevância, inclusive para desenvolver uma visão mais ampla do próprio negócio.”

DESAFIOS NA IMPLEMENTAÇÃO

Dentre os desafios para a implementação do RH 4.0 nas organizações, Milvana destaca os seguintes:

- Os profissionais do RH precisam absorver as novas tecnologias ao mesmo tempo em que se mantêm atentos à estratégia da empresa, à sua imagem e às necessidades dos colaboradores.
- Os gestores, no contexto do RH 4.0, precisam se adaptar às novas tecnologias, como, por exemplo, a utilização de *big data* e aplicativos para selecionar pessoas. É um desafio processar analiticamente essas informações e usar estrategicamente essas tecnologias.

- Os gestores do RH 4.0 também precisam incentivar os colaboradores a assumirem um papel mais ativo dentro da empresa, sugerindo soluções e propondo projetos, bem como auxiliando as lideranças a alinharem suas ações àquilo que, de fato, motiva os funcionários.
- Outro desafio é propor novas formas de comunicação, incentivando o *feedback* constante, o diálogo e assim contribuir para humanizar o ambiente.
- Há necessidade ainda de valorização da diversidade, pois o ambiente de trabalho reúne cada vez mais uma variedade de pessoas, perfis, habilidades, crenças etc. Faz-se necessário integrar essas pessoas e valorizar o que cada um pode agregar e desenvolver aquilo que ainda não possuem.

CONTRIBUIÇÃO PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

De acordo com a consultora, o RH 4.0 pode contribuir com o setor na criação de estratégias que elevam o empenho dos profissionais do transporte e lidam diretamente com os clientes. Também pode atuar juntamente com a alta gestão, no desenvolvimento de estratégias para atrair e reter pessoas, uma vez que, nesse segmento, a oferta de profissionais qualificados já não é mais tão grande. “E as ações que ajudam a reter os ‘talentos’ impactam o nível de satisfação dos colaboradores, o índice de rotatividade das empresas e, por consequência, o resultado”, ressalta.

Milvana acrescenta que, por meio de ferramentas que descomplicam o dia a dia dos profissionais, tem-se um RH mais ágil, digital e inteligente, que provê a gestão de informações importantes, contribuindo, desse modo, para que toda a equipe esteja focada em alcançar os objetivos principais da empresa. “Uma gestão estratégica de pessoas contribui para uma visão panorâmica da organização e para as decisões a serem tomadas pela alta gestão, por meio de dados conclusivos, que impactam o negócio”, resume. 🚩



**MILVANA CARINA
DELPONTE AMORIM**

psicóloga e consultora de Recursos Humanos da Viação Paraty

LUZ DO SOL E A VISÃO DO MOTORISTA

Especialistas orientam sobre os cuidados necessários para aumentar a segurança no trânsito

A

incidência de raios solares, principalmente ao amanhecer e entardecer, quando a posição do sol está mais perto da linha do horizonte, pode causar sérios problemas e até mesmo acidentes ao motorista que precisa visualizar o fluxo rodoviário e as placas de sinalização. Relatório divulgado pelo Seguro DPVAT referente a 2020 aponta que, das indenizações pagas, 15% das ocorrências foram registradas das 6h às 8h; e 21%, das 17h às 19h.

A visão é um dos principais sentidos utilizados quando dirigimos um veículo. Observar a sinalização de trânsito, ter a percepção de espaço, distância, profundidade e a capacidade de discernir cores e objetos dentro do campo visual são características fundamentais para que uma pessoa esteja apta a dirigir.

É por esse motivo que a saúde dos olhos deve estar em dia e os motoristas devem realizar exames periodicamente para checar a acuidade visual, o grau de aptidão do olho para discriminar os detalhes espaciais e a capacidade de perceber a forma e o contorno dos objetos.

BENEFÍCIOS DAS COLORAÇÕES DAS LENTES

Proteger os olhos dos raios solares, além de aumentar a segurança no trânsito, previne problemas na retina. Escolher os óculos certos é outro ponto importante. Os mais indicados por oftalmologistas são aqueles que contêm proteção ultravioleta, capazes de filtrar totalmente a radiação.

De acordo com a **Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET)**, o uso das lentes fotossensíveis, que escurecem e clareiam conforme a luminosidade, auxiliam

o motorista a dirigir nessas condições. Cada coloração das lentes traz um benefício diferente. Lentes cinzas, por exemplo, reduzem o brilho e não distorcem as cores. As de tons marrons dão mais conforto a quem sofre de miopia e hipermetropia, além de prevenir a catarata. Já as verdes são mais indicadas para pessoas acima dos 60 anos, pois melhoram a visão de contraste e as amarelas reduzem a visão de contraste nas horas de maior luminosidade.

Segundo a **CART Concessionária de Rodovias**, para uma direção segura nos períodos de incidência de raios solares, o motorista deve ter alguns cuidados como: usar os faróis baixos, quebra-sol (para sua maior eficiência pode ser necessário o ajuste da altura do banco) e óculos escuros; reduzir a velocidade; guardar objetos que possam refletir a luz do sol e manter o para-brisa em boas condições de manutenção e limpeza.

DICAS PARA MANTER A SAÚDE DOS OLHOS

- Consulte um oftalmologista periodicamente;
- Faça uma alimentação balanceada;
- Mantenha um peso saudável;
- Evite fumo e bebidas alcoólicas;
- Use óculos de sol com proteção ultravioleta;
- Evite ficar muito tempo na frente do computador, tablets ou celular;
- Evite colocar as mãos nos olhos;
- Higienize corretamente suas lentes de contato.





TRÂNSITO COM RESPEITO E RESPONSABILIDADE É TEMA DO MAIO AMARELO 2021

Movimento visa a um trânsito mais harmônico e seguro

0

OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária (ONSV) definiu para a campanha do Movimento Maio Amarelo 2021 o tema **RESPEITO E RESPONSABILIDADE: PRATIQUE NO TRÂNSITO**. Nada mais apropriado para o momento em que vivemos, quando a intolerância, impaciência e intransigência são ingredientes de discussões mais acaloradas no trânsito, nas redes sociais e até mesmo em grupos de amigos, muitas vezes por questões banais. A ideia do OBSERVATÓRIO é propiciar reflexão sobre uma atitude que tem faltado nos últimos tempos: o **respeito**.

A Década de Ação pela Segurança no Trânsito proposta, em 2009, pela Organização das Nações Unidas (ONU) e Organização Mundial da Saúde (OMS), chamava a atenção dos países para o alto número de mortos e feridos no trânsito de todo o mundo. Na Conferência Mundial de Segurança Viária, em fevereiro de 2020, realizada na Suécia, a ONU e a OMS propõem uma 2ª Década de Ação, com o mesmo objetivo anterior: reduzir em 50% o número total de mortes no trânsito em 10 anos, pelo simples fato de que esse objetivo não foi alcançado na última década.

Em face dessa proposta, o OBSERVATÓRIO entende que nada tem efeito se não for feito com **responsabilidade**. Com base nesses conceitos, nasceu o tema da 8ª edição do Movimento Maio Amarelo 2021: **RESPEITO E RESPONSABILIDADE: PRATIQUE NO TRÂNSITO**.



ENVOLVA-SE, PARTICIPE!

O Movimento Maio Amarelo nasceu com a proposta de chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortos e feridos no trânsito em todo o mundo. O seu objetivo é colocar em pauta o tema segurança viária e mobilizar toda a sociedade, envolvendo os mais diversos segmentos: órgãos de governos, empresas, entidades de classe, associações, federações e sociedade civil organizada para discutir o tema, promover ações e propagar o conhecimento.

As empresas operadoras de transporte coletivo por ônibus podem dar importante contribuição ao Movimento, promovendo, em suas garagens e em seus escritórios, inúmeras ações com foco no trânsito seguro como, por exemplo, divulgação em cartazes, quadros e redes sociais; palestras de sensibilização; distribuição de panfletos; informativos e laços amarelos – símbolo da campanha, entre outras peças de divulgação.

CURIOSIDADES

Por que maio?

Em 11 de maio de 2011, a ONU decretou a Década de Ação para Segurança no Trânsito. Com isso, o mês de maio se tornou referência mundial para balanço das ações pelo mundo inteiro.

Por que amarelo?

O amarelo simboliza atenção e também a sinalização e advertência no trânsito. 

FONTE: [HTTPS://MAIOAMARELO.COM/NOTICIAS/](https://MAIOAMARELO.COM/NOTICIAS/)



SAÚDE E PRODUTIVIDADE NO HOME OFFICE

Posturas inadequadas e maus hábitos podem causar problemas de saúde e afetar a produtividade

A

pandemia do novo coronavírus mudou o cenário do mundo corporativo. Com a necessidade da quarentena, diversas empresas adotaram o regime de teletrabalho. O home office passou a ser a nova realidade para milhares de profissionais que nem sempre seguem todos cuidados adequados para evitar sérios problemas de saúde, decorrentes de má postura, falta de iluminação e de pausas durante o horário de trabalho, entre outros.

Segundo o pesquisador da Escola Nacional de Saúde Pública da Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz), os funcionários devem observar uma série de recomendações sobre ergonomia, condições do ambiente doméstico e equipamentos.

Para falar sobre a importância da ergonomia no teletrabalho, conversamos com a **fisioterapeuta e coordenadora de Promoção Social do SEST/SENAT ASSIS, Renata Aparecida Santos de Campos**, que dá importantes dicas sobre as condições de trabalho e os cuidados para manter a saúde ocupacional.

Ressalta-se que as **clínicas de fisioterapia**, disponibilizadas nas **Unidades do SEST SENAT** localizadas em todo o Brasil, vêm desempenhando um importante papel na saúde do trabalhador do transporte. As instalações modernas e bem equipadas contam com profissionais altamente capacitados que oferecem um atendimento diferenciado e personalizado aos profissionais do setor. E para garantir o suporte, nesse momento de pandemia, o atendimento vem sendo feito de forma on-line.

O QUE É ERGONOMIA E QUAL O SEU OBJETIVO?

RENATA – Ergonomia é um conjunto de medidas científicas e tecnológicas que busca o ajuste ou a adaptação entre o ser humano e o seu ambiente laboral, de modo que o torne mais confortável, produtivo e eficaz, evitando riscos à saúde psicofisiológica relacionados com o trabalho.

QUAIS OS CUIDADOS A SEREM ADOTADOS NO HOME OFFICE?

RENATA – O espaço físico deve ser ventilado, arejado, com temperatura ambiente de 20° a 23° C, a umidade do ar ambiente de 40-60%, sem ruídos e barulhos. Cadeira, mesa e demais equipamentos devem ser ajustados corretamente. O ideal é que o assento da cadeira seja regulável, de forma que a coluna se mantenha ereta. A altura da cadeira deve ser aquela em que os cotovelos estejam na altura da mesa e os seus pés bem fixos no chão ou em um apoio.

O conforto visual não pode ser esquecido. O computador deve ser posicionado a uma distância entre 45-70cm da linha dos olhos e em uma altura em que o pescoço fique reto. Quem trabalha com notebook deve colocar um apoio embaixo, de modo que ele fique à altura dos olhos, a fim de evitar tensão muscular na região cervical.

QUAL A IMPORTÂNCIA DA POSTURA CORRETA EM FRENTE AO COMPUTADOR?

RENATA – Manter a postura correta ajuda nosso corpo a distribuir as cargas de maneira equilibrada e conservar energia. Quando temos uma má postura, sobrecarregamos o nosso corpo, desencadeando dores, alterações e doenças.

Os braços no trabalho sentado e usando computador devem estar suspensos, os cotovelos na linha da mesa, o pulso na posição neutra (reto), e, no caso de não ficar neutro, é importante ajustar a posição com um apoio embaixo do punho.

QUAIS SÃO OS PROBLEMAS DECORRENTES DA MÁ POSTURA E O MODO COMO AS CLÍNICAS DE FISIOTERAPIA DO SEST SENAT PODEM AJUDAR O TRABALHADOR DO TRANSPORTE?

RENATA – A má postura atinge músculos e articulações, principalmente para quem fica um longo período em uma única posição incorreta, comprometendo assim a capacidade de concentração e energia.

Com a fadiga vem a desmotivação, que prejudica a produtividade e causa também alterações e doenças como lombalgia (dor na região próxima às nádegas), cervicalgia (dor no pescoço), lesões por esforços repetitivos que são dores nos punhos, braços, cotovelos, dedos das mãos, entre outras.

As clínicas de Fisioterapia do SEST SENAT, assim como de outras áreas da saúde (multidisciplinar), podem ajudar na prevenção de doenças e também na reabilitação. Elas têm os melhores aparelhos e equipamentos do mercado e profissionais especializados para atender o trabalhador do transporte e a comunidade em geral.

Os atendimentos são presenciais no caso de urgência e emergência – respeitando os protocolos de segurança e períodos de lockdown, e on-line, via internet, como medida de prevenção ao covid-19.

Além da fisioterapia, o SEST SENAT oferece atendimentos de Psicologia, para cuidar da saúde mental dos profissionais do transporte; a Nutrição para orientar, tratar e manter a saúde metabólica e a Odontologia para cuidar da higiene bucal.

QUAL A FUNÇÃO E IMPORTÂNCIA DAS PAUSAS?

RENATA – As pausas de distensionamento durante a rotina de trabalho são importantes, necessárias e estão

previstas em lei para o trabalhador. Elas diminuem as sobrecargas, tensões emocionais e físicas e propiciam melhor rendimento.

Após uma hora de digitação contínua é preciso uma pausa de 10 minutos de descanso, para evitar tensões e sobrecargas musculares, que – no caso de exageros – pode levar a Lesões por Esforços Repetitivos (LER/DORT), desencadeando, assim, inflamações.

Em qualquer atividade laboral, as pausas de distensionamento devem ser realizadas a cada 2 horas por 10 minutos: levante-se, ande um pouco e faça exercícios, alongamentos e relaxamento.

QUAIS OS BENEFÍCIOS DE FAZER EXERCÍCIOS DURANTE AS PAUSAS NO TRABALHO?

RENATA – Os exercícios nas pausas causam vários efeitos e benefícios para nossa saúde: diminuem a ansiedade, melhoram a postura, aumentam a flexibilidade do corpo, reduzem o estresse gerado no ambiente de trabalho, diminuem a tensão física e emocional, aliviam as dores musculares, melhoram a respiração e trazem uma boa sensação de bem-estar.

COMO EVITAR DORES E FADIGA MUSCULAR?

RENATA – A melhor maneira de evitar a fadiga é prevenir. É importante dormir, no mínimo, 8 horas, seguir uma dieta saudável rica em sais minerais e potássio e beber bastante água, além de fazer exercícios regularmente e sem exageros.

Durante a jornada de trabalho, pausas de 10 minutos para realizar exercícios são primordiais, além de observar os cuidados já citados com os equipamentos e a postura. 

Mais informações sobre as Clínicas de Fisioterapia do SEST SENAT em www.sestsenat.org.br/atendimentos-saude



RENATA APARECIDA SANTOS DE CAMPOS é fisioterapeuta pós-graduada em Ortopedia/Traumatologia e Acupuntura, Auriculoterapeuta, e coordenadora de Promoção Social SEST/SENAT ASSIS.

SEST SENAT OFERECE CURSOS COM FOCO NA ADEQUAÇÃO DO TRANSPORTE À LGPD

As inscrições estão abertas e os cursos são gratuitos para trabalhadores do transporte

A

A Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD) estabelece diretrizes importantes e obrigatórias para coleta, processamento e armazenamento de dados pessoais. O texto entrou em vigor em setembro de 2020. Já as sanções administrativas para quem desrespeitar as regras passam a valer a partir de 1º de agosto de 2021. Vale lembrar que as punições podem chegar ao importe de 50 milhões de reais por infração e cumulados com possíveis condenações em ações individuais e coletivas, no Judiciário.

A LGPD se aplica a pessoas físicas e jurídicas que façam quaisquer operações com dados pessoais (em meios físicos ou digitais). Por isso, impacta diretamente o dia a dia de qualquer negócio. Em face da importância do tema e das especificidades do setor transportador, o SEST SENAT está promovendo o curso **LGPD Descomplicada**.

O curso, gratuito para trabalhadores do setor de transporte, é destinado a quem atua com dados pessoais nas empresas, gestores intermediários de empresas e profissionais autônomos, entre outros. Na grade, estão conceitos fundamentais e a contextualização da LGPD, com destaque para as aplicações no setor de transporte.

Com carga horária de oito horas, o curso é ofertado em duas modalidades: por meio de aulas on-line, ao vivo, com interação em tempo real entre alunos e instrutor e presencialmente, nas unidades do SEST SENAT (respeitados os períodos de quarentena e os protocolos de segurança). 🚩

Informações adicionais em:
www.sestsenat.org.br/curso-lgpd-descomplicada

CURSO EXECUTIVO LGPD PARA GESTORES

Estão abertas também as inscrições para o curso executivo **LGPD para o Setor de Transporte**, com foco nas mudanças administrativas, tecnológicas e culturais impostas pela Lei Geral de Proteção de Dados.

A qualificação, destinada a gestores e executivos de empresas de transporte associadas ao Sistema CNT, é gratuita e faz parte do Programa Avançado de Capacitação do Transporte, coordenado pelo Instituto de Transporte e Logística (ITL) e promovido pelo SEST SENAT.

O programa do curso foi construído pelas entidades do Sistema CNT juntamente com o professor Danilo Doneda, responsável pela qualificação. O professor é especialista em proteção de dados pessoais e foi um dos coautores do anteprojeto da lei que resultou na LGPD. O curso tem carga horária de 24h, estruturado em 6 módulos de 4 horas cada e acontecerá na modalidade presencial. 🚩

Informações adicionais em
www.itl.org.br/lgpd-setor-de-transporte

ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO DE NEGÓCIOS

O Instituto de Transporte e Logística (ITL) está com as inscrições abertas para três novas turmas da Especialização em Gestão de Negócios. Trata-se de uma pós-graduação lato sensu ministrada pela Fundação Dom Cabral (FDC), que tem como objetivo capacitar gestores e executivos de empresas de transporte e logística nas mais modernas técnicas de gestão de negócios, bem como desenvolver as competências necessárias para tornar o setor mais competitivo.

O curso, gratuito para profissionais das empresas de transporte associadas ao Sistema CNT, faz parte do Programa Avançado de Capacitação do Transporte, coordenado pelo ITL e promovido pelo SEST SENAT. 🚩

Informações adicionais em
www.itl.org.br/especializacao-gestao-negocios

NOVA LEI DE TRÂNSITO

Mudanças entraram em vigor no dia 12 de abril

A

Lei nº 14.071/20 que altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) entrou em vigor no dia 12 de abril. Entre as regras sancionadas estão a ampliação da validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), que passou de cinco para dez anos para condutores de até 50 anos e número de pontos para suspensão da CNH, que permitirá que o motorista tenha até 40 pontos, dependendo da gravidade da infração.

Confira as principais mudanças:

VALIDADE DA CNH

- Condutores até 50 anos de idade: renovação a cada 10 anos
- De 50 a 70 anos: a cada 5 anos
- A partir de 70 anos: a cada 3 anos

A regra vale também para motoristas profissionais.

INFRAÇÕES

- Aumenta para 30 dias o prazo para apontar o verdadeiro condutor em caso de infração.
- Defesa prévia fica mais simples e com opção de ser eletrônica, a critério do condutor.
- Multas por infrações leves e médias serão punidas apenas com advertência, caso o condutor não tenha cometido nenhuma infração nos últimos 12 meses.
- Em caso de homicídio culposo ou lesão corporal culposa, a pena de prisão não pode ser substituída por outras penas mais leves.

PONTUAÇÃO PARA SUSPENSÃO DA CNH

- Limite de 20 pontos: para quem tiver duas ou mais infrações gravíssimas em 12 meses.
- Limite de 30 pontos: uma infração gravíssima no período de 12 meses.
- Limite de 40 pontos: se não houver nenhuma infração gravíssima em 12 meses. Para motoristas profissionais, valerá a regra de 40 pontos, independentemente da natureza das infrações cometidas no período de 12 meses.

EXAME TOXICOLÓGICO

O exame toxicológico continuará obrigatório para condutores das categorias C, D e E para obtenção, alteração de categoria e renovação da CNH. Os condutores com idade inferior a 70 anos deverão realizar exames a cada 2 anos e seis meses contados da data de obtenção ou validade da CNH, independentemente da validade dos demais

exames. O resultado positivo no exame toxicológico acarretará a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 meses.

CURSO PREVENTIVO DE RECICLAGEM

Todos os condutores que exercem atividade remunerada em veículo serão beneficiados pelo curso e não apenas os habilitados nas categorias C, D ou E. Além disso, a participação do condutor no curso preventivo de reciclagem poderá ocorrer sempre que, no período de 12 meses, ele atingir entre 30 e 39 pontos, conforme regulamentação do Contran.

AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

Será obrigatória a avaliação psicológica toda vez que um condutor for submetido a curso de reciclagem, em três situações:

- quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial;
- quando condenado judicialmente por delito de trânsito;
- a qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito.

MUDANÇA DE CATEGORIA

Para mudar para as categorias D ou E, além de outras exigências, o condutor não pode ter cometido mais de uma infração gravíssima nos últimos 12 meses.

USO DE LUZES

Os veículos que transitarem por rodovias de todo o País e que não dispuserem de luzes de rodagem diurna (DRL) deverão manter acesos os faróis nas rodovias de pista simples situadas fora dos perímetros urbanos, mesmo durante o dia.

ULTRAPASSAGEM DE CICLISTA

Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito, ao ultrapassar ciclista, é infração gravíssima.

BENEFÍCIOS FISCAIS E TARIFÁRIOS

Condutores que não tenham cometido infração de trânsito nos últimos 12 meses poderão ter benefícios fiscais e tarifários.

DESCONTO DE 40% NO PAGAMENTO DE MULTAS DE TRÂNSITO

Possibilidade de pagamento com desconto de multas de trânsito pelo Sistema de Notificação Eletrônica, desde que o condutor reconheça o cometimento da infração e não apresente defesa ou recurso. 

FONTE: PORTAL DO TRÂNSITO

O POTENCIAL INEXPLORADO DA ESCUTA DE CLIENTES PARA A RECUPERAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO

POR GUILLERMO PETZHOLD E FERNANDO CORRÊA

A

o longo de 2020, diversas universidades e organizações conduziram pesquisas na tentativa de entender melhor as novas tendências de mobilidade geradas pela pandemia de Covid-19. Em todos os estudos, um consenso: o transporte coletivo foi o mais impactado. A insatisfação com o serviço ganhou uma nova camada de complexidade com a preocupação das pessoas quanto à higienização e à possibilidade de transmissão do vírus. É hora de ouvir os passageiros.

Pesquisas quantitativas como as realizadas são ótimas para fazer diagnósticos e análises objetivas e apontar tendências, mas também têm limitações na hora de revelar as razões e nuances por trás das respostas. Esta é uma das possibilidades das pesquisas qualitativas.

Recentemente, a Imagina Processos Criativos conduziu um grupo de escuta dentro das atividades do Programa QualiÔnibus, para entender a experiência e as percepções das pessoas sobre o transporte coletivo antes e durante a pandemia. As ideias e reflexões geradas podem fundamentar ações mais efetivas e conectadas com as expectativas dos clientes.



CLIENTES DO TRANSPORTE COLETIVO EM FOCO

A escuta é um exercício poderoso que permite redescobrir o mesmo assunto sob diversos pontos de vista. As pessoas trazem de suas vivências diversas muitos aprendizados, questionamentos e ideias que podem inspirar inovações. Também revelam dores e alegrias que não são exclusivas: são sentidas por outras pessoas próximas a elas ou com vivências similares.

Conduzir um grupo de escuta também permite acessar percepções de pessoas que muitas vezes têm sua representatividade apagada e, assim, construir ações que beneficiem a todas e todos e não apenas a “pessoa padrão”. Melhorar continuamente a experiência e o engajamento das pessoas com o serviço passa necessariamente por escutá-las, e essa é uma prática consolidada no campo da inovação. A sociedade é diversa e provedores do transporte coletivo devem estar atentos a essa diversidade para contemplá-la em suas ações.

REIMAGINANDO O TRANSPORTE COLETIVO: E SE...?

Para entender as experiências e percepções das pessoas sobre o transporte coletivo antes e durante a pandemia, foi formado um grupo de escuta com 12 clientes de 9 cidades brasileiras. A seleção teve como premissa a diversidade, priorizando pessoas com características diferentes entre si, que mantiveram ou interromperam o uso do ônibus durante a pandemia, para abranger realidades e percepções também diversas.

Essa multiplicidade de pontos de vista gerou reflexões e ideias para a construção de uma narrativa e práticas que inspirassem mais confiança na utilização dos ônibus e fortalecessem a sua imagem. A escuta do grupo serviu de base para a construção de hipóteses. Foram elaborados 9 cenários *E se...*: propostas de ação que levaram em conta a subjetividade de quem usa o transporte coletivo.

O processo não busca ditar o que deve ser feito, mas subsidiar e instigar o pensamento sobre soluções, abrindo novos caminhos para o transporte coletivo enfrentar desafios novos e antigos. É o caso dos dois exemplos a seguir.

E SE OS PASSAGEIROS VISSEM OS ÔNIBUS SENDO LIMPOS?

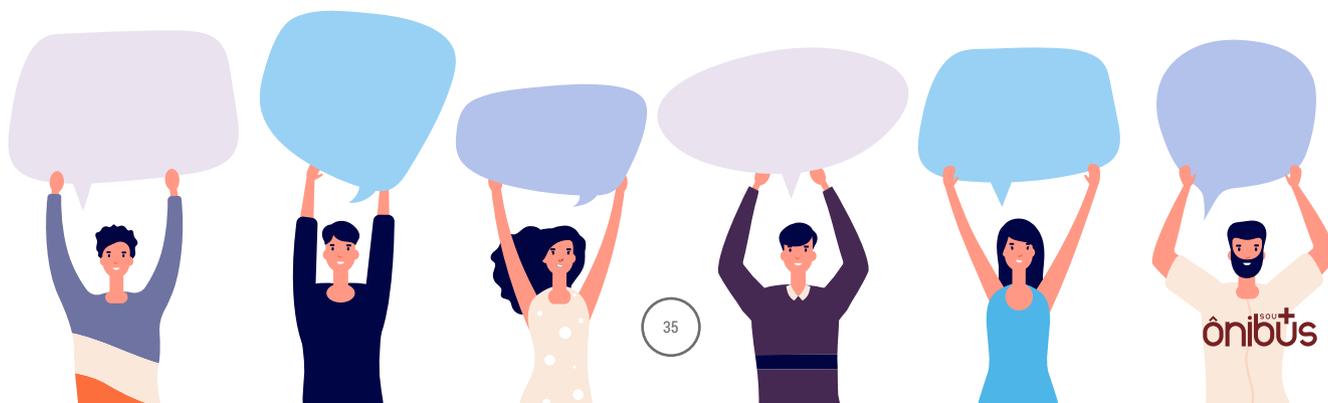
Eu ando no ônibus, coloco a mão na cadeira ou até mesmo no lugar para segurar e sinto que o vírus está naquele lugar, fico doída pra descer logo, para passar álcool.

Mulher negra, 42 anos, usando ônibus na pandemia

Minha mãe é idosa. Eu não queria ser vetor e fiquei neurótico. Quando precisava sair e meu amigo não podia me levar de carro, eu entrava no [carro por aplicativo] igual a um tiranossauro rex, com as mãozinhas encolhidas puxando a maçaneta pelo dedo mindinho e passando álcool todo o tempo.

Homem branco, 33 anos, não está usando ônibus na pandemia

O que vemos tem uma influência muito grande em nossa percepção e confiança no sistema. A higienização dos ônibus ocorre nos bastidores e é invisível para a maioria das pessoas. Apesar de saberem pelos canais de comunicação que o transporte coletivo está sendo higienizado, há clientes que desconfiam de que isso esteja mesmo acontecendo. E se os passageiros vissem profissionais higienizando os veículos durante a viagem ou nos pontos de ônibus?



E SE O PASSAGEIRO TIVESSE O MESMO STATUS DO MOTORISTA DO CARRO E FOSSE TÃO BACANA QUANTO O CICLISTA?

Na minha cidade, nunca fizeram um trabalho de conscientização [sobre a importância do transporte coletivo]. Acredito que a conscientização social tem sua relevância, especificamente quanto à mobilidade urbana. Deveria ser trabalhada nas escolas, instituições públicas, privadas e filantrópicas. Penso que a má qualidade nos ônibus, as atitudes inadequadas nos coletivos, já se tornaram culturais, e precisamos mudar isso.

Homem negro, 46 anos, cego, não está usando ônibus na pandemia

Campanhas de comunicação bem-sucedidas mudam comportamentos, influenciam a linguagem, alimentam conversas cotidianas e são lembradas por muito tempo pelas pessoas. Foi um desejo comum uma campanha que valorizasse o cliente do transporte coletivo – assim como motoristas de carro e ciclistas são valorizados.

A importância do ônibus como direito e como escolha sustentável é reconhecida – é um meio de transporte que, como a mobilidade ativa, gera muitas externalidades positivas: benefícios para toda a sociedade, ao contrário do que ocorre com o carro. Apesar das dificuldades, participantes do grupo de escuta demonstraram uma relação de afeto com o ônibus. Mas não sentem que sua contribuição para o uso eficiente do espaço viário e a redução de poluição e emissões é reconhecida ou estimulada.

Operadores e poder público têm a oportunidade de colaborar na elaboração de ações de comunicação para impulsionar a transformação e colocar o transporte coletivo como prioridade. E se fossem realizadas grandes campanhas, não restritas ao ambiente do transporte coletivo, mas que alcançassem toda a população? E se tivessem caráter educativo e formativo e fossem levadas para dentro das escolas?

OPORTUNIDADE PARA QUALIFICAR O TRANSPORTE COLETIVO

O grupo de escuta confirmou que a pandemia adicionou uma nova camada de complexidade na busca por um transporte coletivo de qualidade. Mas muitos dos pontos levantados são desafios e reivindicações já existentes, de quando não havia preocupação com o contágio: lotação dos ônibus, assédio, entendimento sobre o cálculo da tarifa, transparência.

Embora sejam reivindicações já conhecidas, ouvi-las dos clientes em uma conversa franca e aberta permite aos provedores do transporte coletivo entender as expectativas de forma mais ampla, profunda e humana, e assim pensar soluções mais próximas da realidade das pessoas. Os clientes querem saber – e, especialmente, ver – que o transporte coletivo é usado por quem o planeja e opera, ou seja, não querem um serviço planejado para “os outros”, mas para todos nós.

Ouvir com curiosidade, entender, sem julgamentos, a percepção das pessoas sobre o sistema – que nem sempre corresponde exatamente ao modo como o sistema funciona e é planejado. Mais do que buscar uma resposta pronta, conduzir uma conversa aberta com um grupo de pessoas pode ser a base para a inclusão de novos pontos de vista e a geração de novas ideias em prol da mobilidade urbana. Esse pode ser também um exercício transformador para agências de transporte e operadores do transporte coletivo. 

Texto transcrito do site:
wribrasil.org.br/pt/blog/cidades/opotencial-inexplorado-da-escuta-de-clientes-para-recuperacao-do-transporte-coletivo

LUGARES POUCO CONHECIDOS EM SÃO PAULO PARA VISITAR APÓS A PANDEMIA

Pontos turísticos são de fácil acesso e o ônibus é uma boa opção para chegar até eles

A

cidade de São Paulo oferece uma infinidade de opções para passeios que agradam ao mais exigente turista. Alguns deles passam até mesmo despercebidos. Jardins suspensos, viveiros de plantas, recanto japonês e até mesmo um cafezal no meio da cidade são algumas curiosidades dessa grande metrópole, que podem ser facilmente acessadas por transporte público. Entretanto, em função do agravamento da pandemia, todas as visitas estão temporariamente suspensas. Acreditando que logo tudo vai passar, escolha o seu roteiro!

CAFEZAL DO INSTITUTO BIOLÓGICO

Importante opção de turismo dentro da cidade, o cafezal do Instituto Biológico é o maior do gênero instalado em área urbana, formando uma grande área verde no centro da capital paulista.

Na metade da década de 50, junto ao edifício sede do Instituto Biológico, foram plantados cerca de 2.500 pés de café com a finalidade de servir à pesquisa científica e, também, preservar a memória histórica da Instituição. Hoje, o cafezal ocupa uma área aproximada de 10.000m² e possui 1.536 pés de café das variedades Mundo Novo e Catuaí.

Desde 2006, entre os meses de maio e junho, é realizado o evento “Sabor da Colheita” – ato simbólico que marca o início da colheita do café no estado de São Paulo. Em média, cerca de uma tonelada de grãos é colhida nesse

cafezal, resultando, após seu beneficiamento, em aproximadamente 500kg, os quais são doados ao Fundo Social de Solidariedade do Estado de São Paulo.



O Instituto Biológico fica na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, 1.252 – Vila Mariana.

www.biologico.sp.gov.br/page/cafezal-do-instituto-biologico

PAVILHÃO JAPONÊS – PARQUE IBIRAPUERA

No meio do movimentado e agitado Parque Ibirapuera há um lugar tranquilo e calmo, que propicia momentos de relaxamento aos visitantes. Trata-se do Pavilhão Japonês – construção inspirada no Palácio Katsura, em Quioto –, entregue pela colônia japonesa no quarto centenário da cidade de São Paulo, em 1954.

Além do jardim repleto de plantas e árvores ornamentais, o local oferece uma pequena mostra da memória e cultura

japonesa com exposição de peças de cerâmicas, trajes de guerreiros e outros objetos típicos do Japão. Na parte dos fundos, um lago repleto de carpas pode ser contemplado e quem tiver interesse também pode alimentar os peixes com ração fornecida pelos funcionários do local.



O Pavilhão Japonês fica no Parque do Ibirapuera, Portão 10 – Av. Pedro Álvares Cabral – Moema.
www.bunkyo.org.br/br/pavilhao-japones/

JARDIM DO CENTRO CULTURAL

O Centro Cultural São Paulo também oferece espaços para lazer e descontração: são dois jardins suspensos. Um deles, situado no lado Vergueiro e lado 23 de Maio, propicia ampla vista da cidade e é apropriado para tomar sol, fazer piquenique, ler um livro ou apenas descansar. Já o Jardim Sul, localizado ao fundo da área expositiva do Piso Flávio de Carvalho, é destinado mais especificamente aos estudos, com mesas e tomadas disponíveis aos estudantes.



O Jardim do Centro Cultural fica na Rua Vergueiro, 1.000 – Paraíso
<http://centrocultural.sp.gov.br/espacos/>

JARDIM SUSPENSO NO TOPO DO EDIFÍCIO MATARAZZO

Localizado no Vale do Anhangabaú junto ao Viaduto do Chá, centro de São Paulo, o Edifício Matarazzo é um dos cartões-postais da cidade e sede administrativa da Pre-

feitura Municipal desde 2004. O edifício tem 14 andares e, no terraço, há um jardim suspenso com mais de 400 espécies vegetais com caquizeiros, goiabeiras, mangueiras, coqueiros, pés de café, cana-de-açúcar, pau-brasil e ervas medicinais, além de um pequeno lago com carpas, o que deixa o visual do prédio diferente dos demais. É possível conhecer o interior do edifício e jardim suspenso por meio de visitas monitoradas.



O Edifício Matarazzo fica no Viaduto do Chá, 15 – Anhangabaú – Centro Histórico de São Paulo
Visitas monitoradas: cidadedesao paulo.com/v2/atrativos/edificio-matarazzo/?lang=pt

VIVEIRO MANEQUINHO LOPES

O Parque do Ibirapuera também abriga um excelente espaço para quem deseja saber mais sobre a natureza e a sua diversidade. Trata-se do Viveiro Manequinho Lopes. O local possui coleções vivas de espécies vegetais com um acervo composto de cerca de 200 espécies diferentes de plantas. São 10 estufas (casas de vegetação), 97 estufins (canteiros suspensos), 3 telados (estruturas cobertas com tela de sombreamento), 39 quadras entre quadras de matrizes e de estoque de mudas, prontas para o fornecimento aos órgãos públicos municipais. 🌿



O Viveiro Manequinho Lopes fica no Parque Ibirapuera, na Av. Pedro Álvares Cabral, s/nº – Portão 7A – Vila Mariana, São Paulo.
parqueibirapuera.org/equipamentos-parque-ibirapuera/viveiro-manequinho-lopes

CAMPANHA

Inverno Solidário

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) mais uma vez se solidariza com a população menos favorecida e convida os Sindicatos que a compõem e as empresas de transporte de passageiros associadas a organizarem em suas cidades e instalações campanhas para arrecadar agasalhos.

MÃOS À OBRA:
incentive, participe,
colabore, envolva-se!



Como participar?

Bastam boa vontade, disposição e criatividade para organizar campanhas e postos de coleta.



O que doar?

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



Para quem doar?

As doações devem ser encaminhadas pelas próprias empresas, de acordo com seu critério, aos Fundos Sociais de Solidariedade, a entidades assistenciais, aos próprios colaboradores, a hospitais, albergues, hospitais, creches etc.



DIVULGAÇÃO

O balanço final da arrecadação deve ser enviado, para efeito de registro e divulgação na Revista Sou + Ônibus, até o dia **25 DE JULHO**, para o e-mail entrepareses@uol.com.br e deve conter as seguintes informações:

- Número de peças arrecadadas
- Instituições beneficiadas
- Três fotos em boa resolução.

INFORMAÇÕES: diretoria@fetpesp.org.br



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