

Ônibus^{SOU}



REVISTA DA FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE SÃO PAULO
SETEMBRO/OUTUBRO, 2021, EDIÇÃO 31



RUMO A UM FUTURO SUSTENTÁVEL

Empresas de transporte público coletivo de passageiros e entidades do setor unem esforços para superar desafios

PONTO DE VISTA

Inovar não é desrespeitar leis!

MOBILIDADE URBANA

SETPESP E NTU realizam eventos em busca de soluções para o segmento

ENTREVISTA

Maria Constantino, engenheira ambiental e especialista em Sustentabilidade e Mobilidade Urbana

Uma história
de lutas
e conquistas

#SOMOSMAISONIBUS



1941 • 2021

SETPESP

FETPESP firma parceria com a CAEPTOX para realizar exames toxicológicos

A iniciativa propicia redução de custos, gestão em ambiente digital e rapidez na realização dos exames toxicológicos dos motoristas das empresas associadas aos Sindicatos vinculados à FETPESP.



Saiba mais sobre essa parceria aqui:



CAEPTOX



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

LONGO CAMINHO PELA FRENTE

O setor de transporte público coletivo de passageiros vem enfrentando um árduo e longo caminho em busca do seu equilíbrio econômico-financeiro, decorrente de uma série de fatores, agravados por uma pandemia sem precedentes. Entre outros, estão a queda de demanda, a concorrência do transporte ilegal, o excesso de gratuidades sem a devida fonte de custeio e a escalada de preços dos combustíveis, em especial do diesel, insumo fundamental para a frota nacional de ônibus.

Entretanto, como diz o hino nacional “um filho seu não foge à luta”! Em busca de soluções, o segmento vem se mobilizando para obter recursos e adotar medidas que possam contribuir para a sustentabilidade das operações. A prova disso é que os últimos meses foram marcados por inúmeras iniciativas que reuniram especialistas e dirigentes de entidades do setor em torno dos principais problemas que afetam o setor.

O Seminário Nacional, promovido pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), discutiu durante três dias temas de suma importância para a recuperação do setor. Merecem destaque o novo marco regulatório para o transporte público, com foco na melhoria da qualidade e produtividade desse serviço essencial legal; a reforma tributária como forma de destravar a economia brasileira e o transporte urbano; os impactos da pandemia; e os novos modelos de contratação e financiamento para o transporte público.

Já o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPEPSP) realizou o *webinar Temas Controversos no Transporte de Passageiros*, com foco no transporte ilegal e no descumprimento pelo poder concedente das cláusulas de equilíbrio econômico-financeiro nos contratos de serviços públicos de transporte. O evento contou com a participação de ministros, juízes, advogados, além de um desembargador e um administrador, que discutiram amplamente os temas.

O SETPEPSP e a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI), visando apontar novos caminhos para o setor, realizaram o seminário *ESG: como se preparar para uma governança sustentável*. E para comemorar o Dia do Cliente, o SEST SENAT e a ABRATI promoveram uma agradável tarde com excelentes dicas para conquistar e fidelizar o bem mais precioso do transporte de passageiros: o cliente!

Conscientes do seu papel e da importância que o transporte coletivo tem na redução dos congestionamentos, na emissão de poluentes e na diminuição dos acidentes de trânsito, entre outros, as operadoras de transporte público seguem em frente, buscando soluções e confiando em um novo olhar por parte das autoridades competentes, para garantir a sobrevivência desse serviço essencial para a população. Esta edição da *Sou + Ônibus* é a prova do esforço hercúleo que o setor vem fazendo para que o transporte público seja suficientemente atrativo para os seus clientes e sustentável para quem o opera. Confira a seguir a soma de esforços do segmento. Afinal, como diz o autor americano Roberto Collier, “o sucesso é a soma de pequenos esforços repetidos dia após dia”.

Boa leitura!

A EDITORA.



Órgão de divulgação da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPEPSP)
Avenida Paulista, 2.073,
Horsa II, 13º andar,
São Paulo (SP), 01311-940
Tel. (11) 3179-1077
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
Denise Nicolini
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

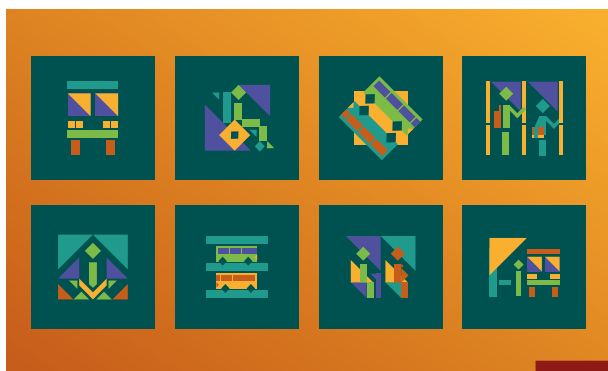
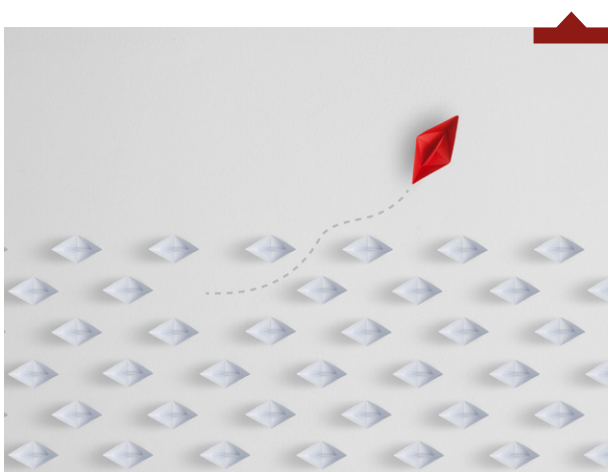
A Revista **SOU + ÔNIBUS** é uma publicação bimestral e está disponível no site www.fetpesp.org.br. Ela não se responsabiliza pelos conceitos emitidos nos artigos assinados ou por qualquer conteúdo comercial, este último de inteira responsabilidade do anunciante.

ENTREVISTA 6

Maria Constantino, engenheira ambiental e especialista em Sustentabilidade e Mobilidade Urbana

PONTO DE VISTA 10

Inovar não é desrespeitar leis!

**MOBILIDADE URBANA 12**

NTU promove seminário com foco no novo transporte público

DESTAQUE 20

SETPESP discute temas controversos no transporte de passageiros

**EM FOCO**

- 24 • ESG: como se preparar para uma governança sustentável
- 26 • CNT lança Guia de Boas Práticas de Proteção de Dados
- 28 • ABRATI E SEST SENAT promovem webinar em comemoração ao Dia do Cliente

EM MOVIMENTO

- 29 • Projeto Educação Nutricional nas Rodovias
- 29 • Viação Vale do Tietê participa de ação com foco na segurança no trânsito

**30 RESPONSABILIDADE SOCIAL**

Empresas de transporte se mobilizam no Dia de Fazer a Diferença

33 FIQUE POR DENTRO

Lançamentos e destaques da Lat. Bus Transpúblico

36 ARTIGO

Agência Reguladora x Agência Executiva x Autoridade Metropolitana



MARIA CONSTANTINO

ENGENHEIRA AMBIENTAL E
ESPECIALISTA EM SUSTENTABILIDADE
E MOBILIDADE URBANA

“SE QUEREMOS MODIFICAR
A REALIDADE EM QUE
A NOSSA SOCIEDADE
SE ENCONTRA HOJE,
TEMOS QUE ALTERAR
NOSSO ESTILO DE VIDA
E DE CONSUMO”

A

legre e descontraída, Maria Constantino fala sobre sustentabilidade de forma leve, fácil, agradável e didática. As suas palestras em universidades e empresas já atraíram mais de 15 mil pessoas, e o seu canal nas redes sociais @MariaVirouEco, em que o tema é comunicado de forma atrativa e acessível, já cativou um público de quase 20 mil pessoas.

Em entrevista à Sou + Ônibus, a especialista em Sustentabilidade e Mobilidade Urbana fala sobre a importância e os benefícios do estímulo do transporte público coletivo de passageiros para um mundo mais sustentável e saudável. Confira a seguir!

QUAIS SÃO OS PRINCIPAIS PROBLEMAS AMBIENTAIS E AS SUAS CAUSAS?

MARIA – Quando pensamos em problemas ambientais, logo nos lembramos de desmatamento, mudanças climáticas, poluição, espécies em extinção, resíduos, falta de planejamento urbano e até da pandemia!

Poucos atentam, entretanto, para a verdadeira causa, que é o nosso modo de vida. Esse modelo que vivemos há anos, segundo o qual extraímos um recurso natural, o transformamos, o utilizamos e o “jogamos fora” não se sustenta mais.

É preciso mudar esse comportamento, ou seja, se queremos modificar a realidade em que a nossa sociedade se encontra hoje, temos que alterar nosso estilo de vida e de consumo!

QUEM É O GRANDE VILÃO DO MEIO AMBIENTE?

MARIA – Nós somos os grandes vilões, uma vez que não fazemos as escolhas certas para um meio ambiente social equilibrado. Adotamos uma atitude individualista, sem pensar na comunidade, nos afastando cada vez mais do que importa. Estamos focados mais no ter do que no ser. Entretanto, o automóvel movido a combustível fóssil é o mais prejudicial ao meio ambiente. Já dizia Jaime Lerner desde 2015: “O carro é o cigarro do futuro”.

“O carro é o
cigarro do futuro”

O QUE É UM SISTEMA DE TRANSPORTE SUSTENTÁVEL?

MARIA – Um sistema de transporte sustentável é aquele que impacta menos o meio ambiente e promove estratégias que visam melhorar a vida do cidadão nas cidades. Ele garante o direito de ir e vir com mais praticidade e eficiência, proporcionando, assim, melhor qualidade de vida para a população, uma sociedade mais justa, com menos acidentes e que preserva o seu meio ambiente.

COMO INCENTIVAR O TRANSPORTE URBANO SUSTENTÁVEL NO BRASIL?

MARIA – Temos que urgentemente repensar qual mobilidade sustentável queremos para as nossas cidades e para o país, tendo em vista que a questão é pouco discutida de forma estratégica. É necessário apoiar e incentivar modais mais limpos como a bicicleta e o transporte coletivo, fundamentais para o desenvolvimento econômico e para cidades mais inteligentes e sustentáveis.

Para que o transporte, porém, seja satisfatório e sustentável, os órgãos públicos devem investir em tecnologia e faixas exclusivas e, assim, dar aos veículos mais rapidez e diminuir o tempo parado, responsável por poluir; os espaços urbanos carecem de melhorias, logo, é importante incentivar o uso de bicicletas, o andar a pé e revisar os horários de pico, entradas e saídas de comércio, hospitais e escolas.

Além disso, é preciso rever a questão das gratuidades sem fonte de custeio e os modelos tarifários, entre outros. Outra solução, a exemplo de alguns países, seria a adoção dos pedágios urbanos, que cobram uma taxa do uso do carro individual, como forma de incentivar o uso dos coletivos.

QUAIS OS BENEFÍCIOS DO USO DO TRANSPORTE COLETIVO PARA UMA CIDADE MAIS SUSTENTÁVEL?

MARIA – Cada vez mais sentimos os efeitos das mudanças climáticas em nossas vidas, por chuvas, queimadas ou deslizamentos. E o que contribui para acelerar essas alterações são as emissões dos gases do efeito estufa como o CO2 (dióxido de carbono), comum nos veículos.

Em 2018, o setor de transporte respondeu por 30% das emissões globais, e desse total os carros leves e motos foram responsáveis por 50% das emissões; os caminhões, por 21%; os aviões e navios, por 11%; os ônibus e micro-ônibus, por 5%, e os trens, por 3%.

“Uma cidade mais inclusiva, saudável e sustentável deve ter como foco o cidadão!”

Uma outra questão são os acidentes de trânsito, que crescem de maneira absurda. De acordo com as últimas estatísticas, foram registrados 154 óbitos por dia, além dos incapacitados temporária ou definitivamente. O IPEA estimou em 48 bilhões de reais os custos anuais com acidentes de trânsito no Brasil. Diante desse cenário, o incentivo ao uso do transporte coletivo é essencial para a melhoria da qualidade do meio ambiente e da vida população.

COMO ESTIMULAR A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E OBTER CIDADES MAIS INCLUSIVAS?

MARIA – Uma cidade mais inclusiva, saudável e sustentável deve ter como foco o cidadão! Parece simples, mas, na prática, não é o que vemos. As cidades são pensadas para os automóveis e não para os pedestres, que sofrem com a falta de parques e lazer. É preciso olhar para as pessoas, sempre em busca da melhoria da sua qualidade de vida.

No setor da mobilidade urbana, não é diferente. Acredito que o melhor caminho é voltar o olhar para o cliente, buscando ouvi-lo e encantá-lo! E a lição começa dentro de casa, ao buscar um olhar atento aos colaboradores e a suas necessidades, bem como intensificar a comunicação do setor, para incentivar e fomentar o transporte coletivo de passageiros. Só assim teremos um modo de vida mais sustentável e com um padrão de qualidade melhor de vida da sociedade!

ANDAR DE TRANSPORTE PÚBLICO É MAIS SUSTENTÁVEL DO QUE UTILIZAR O TRANSPORTE INDIVIDUAL?

MARIA – Sim, com toda certeza e por vários motivos. Dentre eles, destacam-se:

- Redução considerável das emissões diárias de CO2;
- Diminuição do estresse no trânsito e do tempo de deslocamento, uma vez que os ônibus têm faixas exclusivas;
- Mais segurança no deslocamento, tendo em vista que apenas 1% dos acidentes acontece com os coletivos;

- Ganho de tempo no percurso. Eu, por exemplo, coloco meus cursos on-line em dia, estudo inglês ou leio;
- Socialização com os demais passageiros, afinal a sustentabilidade também é conviver com outras pessoas! Além disso, você ainda economiza muuuuuuito!

QUAL A SUA EXPERIÊNCIA COM O TRANSPORTE PÚBLICO?

MARIA – Há três anos eu vendi o meu carro, virei cliente do sistema coletivo de São Paulo e tive vários ganhos: mais tempo para estudar durante o trajeto, maior rapidez no deslocamento, graças às faixas exclusivas, e mais economia, tendo em vista o alto preço da gasolina. Isso sem contar que eu amo uma janela de ônibus para ir pensando na vida e nos projetos!

O QUE É PRECISO PARA FORTALECER O USO DO TRANSPORTE PÚBLICO?

MARIA – Uma verdadeira mudança no setor de transporte público no país requer se concentrar em três pilares: cultura, investimento e incentivo. No Brasil ainda há o estigma de que andar de transporte público é coisa de “pobre” ou de quem não pode ter um carro. Para muitas pessoas, o automóvel é sinônimo de status. Além disso, é importante a participação da sociedade em discussões sobre o transporte coletivo, para entender o funcionamento do sistema e buscar o padrão de qualidade desejado e merecido.

É necessário também investir em inovação, qualidade, tecnologia e, principalmente, no atendimento ao cliente, desde o momento em que ele decide viajar até a sua chegada ao destino. O empresário precisa entender que o cliente tem cada vez mais opções e, por isso, deve procurar atender às necessidades desse cliente, se comunicar de forma assertiva e entregar um serviço de excelência.

Apesar da necessidade de investimentos constantes, o setor, porém, vem passando por uma série de dificuldades financeiras, com a queda da demanda dos passageiros e o crescente custo da operação, gerando uma conta que não fecha. Nesse sentido, é necessário que haja incentivos e subsídios que devem ser discutidos com transparência, além das melhorias das vias, pontos de embarque e terminais.

“Amo uma janela de ônibus para ir pensando na vida e nos projetos”

Quando estes três pontos – mudança de cultura, investimentos e incentivos – começarem a caminhar em paralelo, a transformação irá acontecer e teremos uma mobilidade urbana de fato sustentável!

QUAL A SUA AVALIAÇÃO DE INICIATIVAS COMO O DESPOLUIR – PROGRAMA AMBIENTAL DO TRANSPORTE?

MARIA – Sou uma grande fã desse projeto! Acredito ter sido ele o pontapé inicial na implantação dos princípios ESG (práticas sustentáveis de governança ambiental, social e corporativa) no setor de transporte. Esse é um grande diferencial para o segmento, tendo em vista que as instituições que avaliam, validam e chancelam um pré-requisito ambiental são muito bem vistas pela sociedade, por órgãos públicos e também pelos clientes.

É POSSÍVEL ADOTAR UMA ATITUDE MAIS SUSTENTÁVEL NO DIA A DIA?

MARIA – A sustentabilidade deve ser fácil, acessível e atrativa de modo que motive as pessoas. É preciso mostrar que se trata de um estilo de vida em que você só sai ganhando, seja na melhoria dos relacionamentos (afinal discutimos muito sobre impacto social dentro da sustentabilidade), seja economicamente (a sustentabilidade afeta muito o pilar econômico), seja ambientalmente, promovendo melhor qualidade de vida no seu dia a dia.

COMO LEVAR UMA VIDA SUSTENTÁVEL?

MARIA – A sustentabilidade é o equilíbrio da dinâmica da nossa vida. Analise sua rotina e coloque em prática a frase que melhor define sustentabilidade para mim: “Minimize os seus impactos negativos e potencialize os positivos”, na vida individual, profissional, na família, nas suas ações, nos seus hábitos e na sociedade!

Você tem o poder de escolha na sua mão. É você quem determina o que pensar, o que ingerir, com quem se relaciona e o que coloca dentro da sua casa. É você o responsável por quem estará à frente das políticas públicas, defendendo aquilo em que realmente você acredita. Transformar essas escolhas em escolhas conscientes é voltar a ser o mestre da sua vida e do seu destino! O que você anda escolhendo? 🌱

“Minimize os seus impactos negativos e potencialize os positivos”



PERFIL

MARIA CONSTANTINO

é engenheira ambiental pelo Centro Universitário SENAC, com extensão universitária em Gestão Ambiental Empresarial pela FGV e pós-graduação em Direito Ambiental pela PUC, com experiência em gerenciamento de resíduos, preservação de mata nativa, tecnologia sustentável e regularização de área ambiental.

Há oito anos atua na área de mobilidade urbana, transporte de passageiros, smart cities e inovação. Desde 2018 já falou para mais de 15 mil pessoas para palestras em universidades e empresas, além de conscientizar a população pelo seu canal nas redes sociais (@MariaVirouEco) com um público de quase 20 mil pessoas, mostrando que a sustentabilidade precisa ser comunicada de forma atrativa, acessível e fácil!

Em 2020 fundou a empresa Smart Eco, um portal de cursos na área de sustentabilidade para ajudar a qualificar os profissionais de Engenharia Ambiental.

INOVAR NÃO É DESRESPEITAR AS LEIS

E liberdade econômica não é anarquia

S

er “novo” não significa necessariamente a solução para todos os problemas. A realidade de quem conhece o mercado mostra que cautela e avaliação de cenários devem vir antes de eventuais mudanças.

Nos transportes coletivos, antes de tudo, é imperativo separar serviço público de serviço privado, ou seja, o serviço constitucionalmente essencial dos demais serviços. Leis existem para cada um dos casos e devem ser respeitadas para o bem da sociedade. O que não pode ocorrer é que se aja de forma anárquica sob alegação de livre iniciativa, ignorando as normas, agredindo o poder público e desconsiderando as regras para proteger o passageiro.

Recentemente, uma empresa que se autodenomina fretamento colaborativo publicou, em nota à imprensa, um texto que demonstra bem a intenção de impor seu modelo de negócio, pouco se importando se existem leis a serem respeitadas e, principalmente, um sistema constitucionalmente vigente sobre os serviços públicos.

A nota, repleta de informações descabidas e agressões sem fundamento, acusa o sistema de transporte público coletivo regular rodoviário de passageiros de oferecer “serviço precário”, “ser contra a inovação” e de “atuar em regime de monopólio” (sic), além de proferir graves ofensas à agência reguladora ARTESP.

Monopólio não existe. No estado de São Paulo, por exemplo, mais de 60 empresas operam as linhas rodoviárias intermunicipais sob as regras do órgão regulador e tendo o governo de São Paulo como poder concedente.

Quanto a serviço precário, a ARTESP realizou uma pesquisa com os passageiros e o índice de aprovação das empresas regulares e legais supera 84%, o que o torna um dos serviços públicos mais bem avaliados no Brasil. No sentido oposto, em um site especializado em concentrar reclamações de clientes, a empresa de fretamento colaborativo registrou um aumento das reclamações da ordem de 133% e 189% nos meses de julho e agosto respectivamente.

“As empresas regulares e legais investem em modernas frotas de ônibus, equipadas com tecnologia de ponta, gerando segurança e conforto aos seus passageiros.”


As empresas regulares e legais investem em modernas frotas de ônibus, equipadas com tecnologia de ponta, gerando segurança e conforto aos seus passageiros. Disponibilizam *websites* próprios, aplicativos nas diversas plataformas digitais, marketplaces no ambiente web com parceiros autorizados e guichês físicos. Além disso, mantêm o prioritário compromisso com a segurança, com motoristas treinados em modernos simuladores sob rígido controle da jornada de trabalho, ônibus equipados com dispositivos que monitoram a eventual fadiga do condutor e sistemas que evitam o tombamento do veículo.

Quanto à fiscalização, as agências reguladoras estaduais e federais procuram, dentro de suas limitações operacionais, cobrir todas as rodovias, fiscalizando a prestação dos serviços, a regularidade das empresas e as condições operacionais dos ônibus. Isso é modernidade, com respeito às leis, foco na segurança do passageiro e sustentabilidade de todo o sistema.

Em contraposição, foi publicado recentemente acórdão do Tribunal Federal da 4ª região, reconhecendo a ilegalidade das operações de transporte rodoviário realizadas por empresa de fretamento em parceria com plataformas digitais, exatamente o modelo autointitulado fretamento colaborativo. A decisão, com análise de mérito, estabelece que tanto as plataformas virtuais como as transportadoras estariam praticando ilegalidade.

Verificou-se também a existência de concorrência desleal, com o seguinte destaque: inegavelmente, cria um mercado de transporte interestadual paralelo àquele regulamentado pelo Poder Público, gerando um sistema de concorrência desleal àquelas empresas que atuam de forma regular e previamente autorizada.

Além desta, outras decisões judiciais são ignoradas pelas empresas de fretamento colaborativo. Continuam desrespeitando os poderes Executivo e Judiciário, operando de forma irregular, prejudicando o mercado, seus investidores e, principalmente, o consumidor. Como consequência, estima-se que mais de 150 milhões de reais em multas estão se acumulando. Desrespeitar as leis, ofender o poder público, atender precariamente ao passageiro e praticar concorrência predatória, definitivamente, não é inovar.

O Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP) continuará apoiando a legalidade, os órgãos reguladores e seus atos de fiscalização, pois tem como prioridade a segurança dos passageiros, dos colaboradores das empresas, a sustentabilidade do sistema e a manutenção da qualidade nos serviços prestados. 



ANTONIO LASKOS

é diretor executivo do
Sindicato das Empresas de
Transportes de Passageiros
no Estado de São Paulo

“O SETPESP continuará apoiando a legalidade, os órgãos reguladores e seus atos de fiscalização, pois tem como prioridade a segurança dos passageiros, dos colaboradores das empresas, a sustentabilidade do sistema e a manutenção da qualidade dos serviços prestados.”

VENTOS DE MUDANÇA

Seminário promovido pela NTU discute o novo transporte público coletivo que a sociedade brasileira quer e precisa no pós-pandemia

D

e todas as incertezas que permeiam o momento pelo qual o País passa, fica a certeza de que o transporte público coletivo de passageiros precisa urgentemente de uma reestruturação, de forma que possa ser atrativo para os seus clientes e rentável para os operadores.

A crise deflagrada pela pandemia do novo coronavírus escancarou e acentuou uma triste realidade, já sentida há anos pelos empresários do setor, que amargam uma acentuada queda de demanda de passageiros. Atualmente, o segmento passa por um momento sem precedentes, consequência de um forte desequilíbrio financeiro, agravado pela crise sanitária. Em quase um ano e meio de pandemia, o setor acumulou um prejuízo de R\$ 16,7 bilhões.

As medidas de distanciamento social resultaram em uma queda de 51,1% nos passageiros pagantes transportados pela frota de ônibus urbano em 2020, na comparação com o ano anterior. Cada ônibus transportou em média 167 passageiros ao longo de cada dia; isso significa menos de sete passageiros transportados por hora em sistemas com 24 horas de operação, segundo estudo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).

A situação é grave e o setor está à beira de um colapso. Muitas empresas decretaram falência e tantas outras estão endividadas. Com a perspectiva de retomada da normalidade, com a vacinação da população até o final do ano, o momento é mais que oportuno para uma profunda discussão sobre o novo transporte público coletivo que a sociedade brasileira quer e precisa no pós-pandemia, com base em lições aprendidas na crise.

**SEMINÁRIO
NACIONAL
NTU 2021**



**LAT.BUS
TRANSPÚBLICO**

Feira Latinoamericana
do Transporte

Com foco em um novo transporte coletivo para uma nova mobilidade urbana, inúmeros especialistas do setor participaram, de 21 a 23 de setembro, da **34ª edição do Seminário Nacional NTU**. O evento propiciou um amplo debate sobre um transporte que disponibilize mais conforto, melhor qualidade e tarifas mais acessíveis aos seus clientes. Novos modelos de contratação, financiamento e custeio para o transporte público coletivo e um novo marco legal do setor foram alguns dos principais temas abordados.

Durante o seminário, totalmente on-line, que reuniu uma plateia virtual de mais de duas mil pessoas, foi lançado o

Anuário NTU 2020-2021, que há 27 anos avalia o desempenho operacional do setor.

Paralelamente, foi realizada a **Lat.Bus Transpúblico, Feira Latino-Americana do Transporte**, com foco na cadeia produtiva do setor de transporte rodoviário urbano e de caráter urbano de passageiros. A Feira reuniu os principais fornecedores do segmento, entre montadoras, encarroçadoras, sistemas inteligentes de transporte, fabricantes de equipamentos e prestadores de serviços ligados ao setor, em um ambiente interativo e voltado para o lançamento de produtos e geração de negócios.

REESTRUTURAR PARA RECUPERAR E CRESCER

O primeiro painel do seminário teve como tema **Reestruturar para recuperar e crescer – um novo marco legal para um novo transporte público coletivo** e discutiu as propostas para melhorar o transporte público coletivo no Brasil. O debate abordou as medidas necessárias para viabilizar o transporte público urbano no cenário pós-pandemia, bem como para reabilitar o sistema nas três esferas de governo (federal, estadual e municipal).

De acordo com o **presidente executivo da NTU, Otávio Cunha**, o sistema de transporte público está passando por um verdadeiro desmonte, com algumas empresas em recuperação judicial, outras abandonando a atividade e mais de 50% endividadas.

Em sua opinião, o setor foi colocado em xeque-mate e a única chance de recuperação passa pela reestruturação do transporte público no País, com o estabelecimento de um novo marco legal. “Temos que romper as amarras e dizer à sociedade que é possível oferecer um transporte de boa qualidade.”

Segundo Cunha, um projeto para um novo marco legal de mobilidade urbana coletiva multimodal foi desenvolvido pela NTU, em conjunto com diversos agentes do setor, e apresentado para debate em dezembro de 2020. “Tivemos como intenção ampliar a discussão desse documento com toda a sociedade para o aprimoramento do transporte coletivo urbano no Brasil. Mas, infelizmente, não tivemos respostas do governo federal”, destacou. O programa de reestruturação é baseado em três pilares: qualidade e produtividade, financiamento, e regulação e contratos.



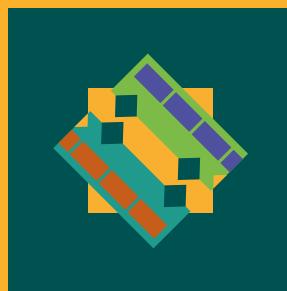
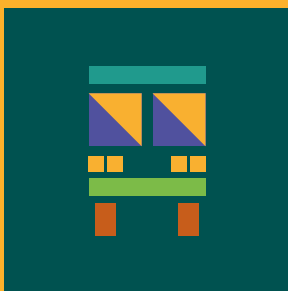
Durante o evento, o setor tomou conhecimento de que o senador Antonio Anastasia apresentou, no dia 22 de setembro, novo projeto de Lei (PL 3278/2021) que atualiza e moderniza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com novas diretrizes para o transporte de passageiros no Brasil. Finalmente, uma boa notícia para o segmento!



Já o **presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Ailton Brasiense**, afirmou que é preciso oferecer transporte público com boa qualidade e acessível a todas as classes sociais e isso requer o comprometimento de todas as esferas: prefeituras, governo federal, estadual, empresas e entidades. “A simples criação de faixas dedicadas à esquerda para corredores de ônibus, por exemplo, já melhora muito a prestação de serviços e gera economia para o sistema”, destacou Ailton, que também defendeu o redesenho das cidades, a retomada das áreas centrais e um transporte público para todos, sem exceção.

De acordo com o **presidente do Instituto Movimento pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade (MDT), Getúlio Vargas de Moura Júnior**, a solução para o transporte público deve ser construída em conjunto com todos os atores: usuários, operadores, gestores, trabalhadores e poder público, tendo em vista que não existem saídas individuais para problemas coletivos.

“Não adianta ter apenas medidas emergenciais, é necessário uma política nacional que garanta o financiamento dos serviços prestados com qualidade, em médio e longo prazo, e também é importante acabar com a ideia de que o operador é inimigo, e enxergá-lo como aliado na solução dos problemas”, afirmou Getúlio.



REFORMA TRIBUTÁRIA JÁ!

Na palestra master **Reforma tributária para destravar a economia brasileira e o transporte urbano, o tributarista e economista, ex-deputado e ex-secretário da Fazenda do Paraná, Luiz Carlos Haully**, destacou que, sem o destravamento da economia, não haverá futuro. Haully é autor da Proposta de Emenda Constitucional (PEC) 110/2019, que propõe a reformulação do sistema tributário brasileiro.

Amplamente favorável ao marco legal, que propõe a reestruturação do transporte público, Hauley também reconhece que o transporte coletivo urbano deve ter tratamento diferenciado na proposta de reforma tributária em discussão no Congresso Nacional.

Segundo o economista, nosso sistema tributário é anárquico, caótico, um verdadeiro manicômio tributário jurídico e um Frankenstein funcional, em que quem pode mais chora menos. Ele mata as empresas, os empregos, o valor do salário e o poder aquisitivo dos trabalhadores. “Considerando meus 40 anos de dedicação à matéria tributária como relator de leis como a Kandir e a do Supersimples, não tenho dúvidas de que o sistema tributário é o maior responsável pelo baixíssimo crescimento econômico das últimas décadas.”

Dentre os principais pontos da PEC 110, destacam-se a eliminação dos tributos concorrentes, com a criação de um Imposto sobre Bens e Serviço (IBS) único, a simplificação da base de renda e a desoneração da folha de pagamento.



Haully explicou que o trabalhador de baixa renda, que recebe até dois salários mínimos, é o mais apenado, pois paga 53,9% de carga tributária. Com a aprovação da PEC, esse percentual seria de menos de 18% e reduziria a tributação de alimentos, medicamentos, **transporte público urbano**, saneamento, educação e saúde.

Quanto ao transporte público, afirmou que o usuário do serviço será favorecido à medida que as empresas forem beneficiadas com a redução de vários tributos. “Com a PEC 110, teremos um ganho na arrecadação, com o fim da guerra fiscal/renúncias. E, assim, poderemos reduzir em mais de R\$ 500 bilhões a carga tributária das empresas”, destacou.



TRANSPORTE PÚBLICO NA UTI

O sistema de transporte público agoniza e precisa urgentemente de um “remédio” que o salve. Para discutir o desequilíbrio entre a demanda e a oferta dos serviços de transporte coletivo, prejuízos acumulados, alcance e efetividade das medidas emergenciais, soluções adotadas pelo poder público, situação atual e desafios futuros, foi realizado um painel que teve como tema *Transporte Público na UTI: impactos da pandemia na mobilidade e as ações de enfrentamento adotadas*.

Para o **coordenador do Núcleo de Transportes da NTU, Matteus Freitas**, o setor há quase três décadas vem sofrendo uma crise de produtividade, agravada com a pandemia, que colocou o transporte urbano de passageiros na UTI. Na sua concepção, o setor vive hoje a maior crise da sua história e o pior é que não há sinalização da retomada de demanda aos níveis de antes da pandemia. “Sem auxílio emergencial, esse descompasso resultou em um forte impacto financeiro, com um prejuízo mensal em torno de um bilhão; a falência de várias empresas e a redução dos postos de trabalho nas operadoras.”

Matteus acrescentou que, entretanto, diante da ausência de apoio robusto do poder público, o setor foi protagonista em várias soluções. Em Goiânia e Fortaleza, por exemplo, o escalonamento de horários das atividades econômicas, aliado à gestão da demanda e otimização da frota, obteve resultados expressivos.



A eliminação dos postos de cobradores, responsável por 8 a 15% dos custos de uma empresa, vem sendo adotada em algumas cidades com sucesso, uma vez que a medida – graças à implementação de tecnologia embarcada – reduz a movimentação de dinheiro e aumenta a segurança dentro dos veículos. Ressalta-se que esses cobradores vêm sendo aproveitados em outros postos de trabalho.

Para o coordenador, o grande desafio a partir de agora é a efetivação do novo marco legal, que dará sustentabilidade para o setor nesse novo normal. “O modelo adotado na maior parte dos sistemas de transporte não é capaz de entregar um serviço de boa qualidade; por isso é preciso separar a tarifa pública da tarifa de remuneração e ter maior segurança na regulação e nos contratos. Dessa forma, é possível melhorar a qualidade e produtividade dos serviços, retraindo os usuários e conquistando novos.”

Segundo o **secretário executivo de Transporte e Mobilidade Urbana da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito de São Paulo (SP), Levi dos Santos Oliveira**, em relação aos números anteriores à pandemia, a cidade de São Paulo já voltou com 91% das frotas de ônibus e recuperou 68% dos passageiros (abril/maio de 2021). O início da retomada, segundo o secretário, foi facilitado com a adoção de rigorosas medidas sanitárias para reduzir os riscos de transmissão de Covid-19 durante as viagens, somada ao avanço da vacinação na capital paulista. “A expectativa é que, até o final do ano, já tenhamos voltado com 85% da demanda”, afirmou Levi.



Já Jurandir Fernandes, membro honorário da União Internacional de Transportes Públicos (UITP), destacou que as empresas de ônibus coletivo urbano “por conta e risco, estão buscando todas as formas de sobrevivência”. Citou a busca por empréstimos para manter o serviço ao usuário, quando o governo federal é que deveria solucionar essa situação. Sugeriu ainda que a NTU envie ao novo Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana, que acaba de ser criado pelo governo federal, a proposta do novo marco legal do transporte público, para que seja avaliado.



NOVOS MODELOS DE CONTRATAÇÃO PARA O TRANSPORTE PÚBLICO

Contratos remunerados por tarifa pública versus contratos remunerados por serviços prestados; flexibilização dos contratos e da oferta de serviços, subcontratações e gestão de frota; padrões e indicadores de qualidade; transparência e segurança jurídica foram alguns dos aspectos discutidos durante o painel **Novos modelos de contratação para o transporte público**.

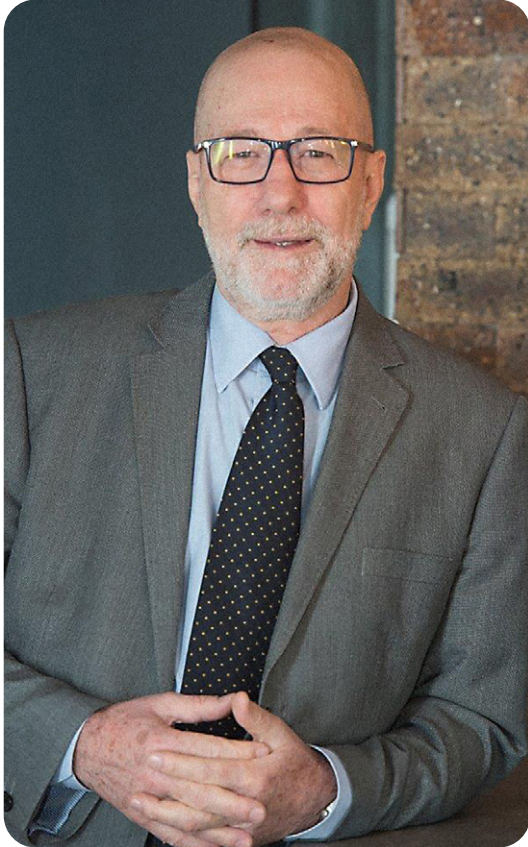
O coordenador do Núcleo Jurídico e Parlamentar da NTU, **Ivo Palmeira**, traçou um panorama do cenário atual marcado por falta de prioridade ao transporte público como política pública; desequilíbrio econômico-financeiro das concessões do transporte urbano; licitações desertas; e impactos negativos da Covid-19 sobre o transporte público em 2020 e 2021.

Como solução destacou a necessidade de uma legislação atual e moderna que permita ofertar um serviço adequado a um custo compatível com a capacidade econômica da população usuária, mediante uma devida remuneração financeira necessária, em consonância com o nível de serviço a ser ofertado, de modo que proporcione maior segurança jurídica entre o poder público e a iniciativa privada em suas relações contratuais, ou seja, um marco legal para o transporte público urbano.



Com relação à reestruturação do setor, Ivo defendeu, entre outros pontos, o estabelecimento de regras que evitem os conflitos entre as partes; a obrigação da distinção entre a tarifa pública e tarifa de remuneração do serviço; a previsão de procedimentos para os repasses dos déficits tarifários; os parâmetros de oferta e qualidade dos serviços contratados, bem como o controle e a gestão das gratuidades, dos descontos tarifários, das receitas extratarifárias e dos subsídios tarifários.





Para o **superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Luiz Carlos Mantovani Néspoli (Branco)**, é preciso recursos extratarifários que possam tecer redes e sistemas de transportes pagos, minimamente, pelo usuário. “Temos que ter recursos para propor redes mais inteligentes, pois os municípios têm incapacidade de arcar com esses custos e, por isso, é importante a participação da União”, destacou.

Branco também citou a importância de o setor ter contratos flexíveis, que não sejam baseados unicamente em um sistema rígido. “Precisamos de sistemas complementares, com flexibilidade de horários e tarifas entre outros, e com o poder público concentrado na monitoração desses serviços, de forma que garanta a qualidade e deixe o operador focado em atender aos novos nichos de mercado.”

O **diretor de Mobilidade Urbana do World Research Institute (WRI), Sérgio Avelleda**, destacou que resgatar o transporte público é um grande desafio. “O setor público tem dificuldade e falta de instrumentos para fazer a gestão que a dinâmica do setor exige e os órgãos de controle, muitas vezes, têm uma visão enviesada do segmento para tomar decisões importantes. Por isso, é necessário buscar sensibilizar esses órgãos sobre a situação do transporte público.”

Avelleda também ressaltou que é preciso o setor privado evoluir em governança. “É importante propor às empresas que deem credibilidade à agenda ESG e de governança, para facilitar decisões justas e concretas para o desequilíbrio.” Além disso, destacou a necessidade de evoluir nas cláusulas de remuneração, com risco do poder concedente ou talvez de ambas as partes, e a importância de trazer os usuários e o governo federal para a discussão sobre o transporte público.



NOVOS MODELOS DE FINANCIAMENTO PARA O TRANSPORTE PÚBLICO

Reforma tributária; fontes extratarifárias de receita; criação e operacionalização de fundos nacionais para custeio e investimentos em transporte público urbano; linhas oficiais de financiamento; e a opção das Parcerias Público-Privadas (PPPs) foram os temas abordados no painel **Novo modelo de financiamento do transporte público**.

Segundo o **diretor administrativo e institucional da NTU, Marcos Bicalho dos Santos**, a proposta central do novo marco legal fala justamente do financiamento do custeio do transporte e da remuneração dos operadores pelos custos de produção atrelados a parâmetros de qualidade e produtividade. Prevê também a diferenciação da tarifa pública (paga pelo usuário) e da tarifa de remuneração do operador (definida nos processos licitatórios); a responsabilidade do risco de demanda pelo poder concedente e a cobertura de possíveis déficits por fontes extratarifárias.

Na apresentação, Marcos Bicalho ressaltou a urgência de algumas medidas para reduzir os custos de produção, e, conseqüentemente, diminuir a necessidade de subvenção extratarifária. Dentre elas, destacam-se a priorização do coletivo no espaço viário; o investimento em tecnologia e a eliminação da figura do cobrador, que representa entre 8 e 10% dos custos; a desoneração tributária da atividade, hoje em torno de 15 a 20%; e a prorrogação da desoneração da folha de pagamento que tramita na Câmara dos Deputados.



O diretor também destacou a necessidade da cobertura dos benefícios tarifários com o orçamento público, o que desoneraria em 20% os custos e fontes extratarifárias originárias do transporte individual, como pedágios, multas de trânsito, multas sobre o transporte ilegal de passageiros, taxas sobre o transporte individual por aplicativo e CIDE Verde, esta a ser recolhida pelos municípios. “Dessa forma, o transporte individual seria apenado em prol do coletivo, pagando, assim, pelos efeitos negativos que causa à sociedade”, enfatizou.



O **subsecretário de Planejamento de Infraestrutura Nacional do Ministério da Economia, Fabiano Pompermayer**, compartilha a mesma opinião que Bicalho. Para ele, “um dos pontos mais importantes seria fazer com que o transporte individual possa ser tributado de maneira que colabore para subsidiar o transporte público”. 🇧🇷



SETPESP DISCUTE TEMAS CONTROVERSOS NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

*Evento reuniu ministros, juízes, desembargador,
administrador e advogados em torno
de temas afilativos para o setor*

F

oram dois dias de intensos e profícuos debates sobre temas relevantes e aflitivos para o setor de transporte público de passageiros, que passa por uma crise sem precedente, advinda de uma queda da demanda, que se arrasta há anos e que foi agravada pela pandemia do novo coronavírus.

Em face desse cenário, o **Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP)** promoveu, nos dias 30 de setembro e primeiro de outubro, o seminário digital **Temas Controversos no Transporte de Passageiros**. O evento contou com o apoio institucional da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), do Instituto Recupera Brasil (IRB), do Fórum Nacional de Juízes de Competência Empresarial (FONAJEM) e da Academia Paulista de Magistrados (APM).

O primeiro painel **Transporte ilegal de passageiros e os desafios regulatórios e da fiscalização** teve a participação do advogado e mestre em Direito, **Daniel Borda**; do juiz do Tribunal de Justiça de São Paulo, **Marco Fábio Morsello**; e do ministro do Superior Tribunal de Justiça, **Paulo de Tarso Sanseverino**. Para mediar o debate foi convidado o consultor jurídico do SETPESP, **José Ricardo Biazzo**. Já a apresentação ficou sob a responsabilidade do presidente do SETPESP, **Gentil Zanovello Affonso**, e do juiz do Tribunal de Justiça de São Paulo, **Daniel Carnio**.



GENTIL ZANOVELLO AFFONSO,
PRESIDENTE DO SETPESP



TRANSPORTE ILEGAL, DANO SOCIAL

De acordo com o **juiz Marco Fábio Morsello**, o contrato de transporte prevê a obrigação de levar são e salvo o

passageiro até o seu destino, ou seja, há um comprometimento de proteção e segurança. Nesse sentido, o transporte regular tem uma série de deveres a serem cumpridos e está sujeito a penalidades em caso de descumprimento, o que não acontece com o transporte ilegal, que vulnera a obrigação de proteção.

“O transporte clandestino oferece vários perigos para os seus usuários, com destaque para a falta de fiscalização, que propicia, inclusive, o transporte de drogas; a possibilidade de apreensão do veículo, causando uma situação constrangedora aos passageiros; e o embarque em locais clandestinos, sem condições de higiene, conduzindo, inclusive, crianças e adolescentes, o que gera implicações”, esclareceu o juiz.

Marco vai além e destaca que esse tipo de transporte é um dano social, que leva a um rebaixamento da qualidade de vida, pois coloca em risco a integridade e a própria vida, cabível de ressarcimento da mesma forma que o dano moral coletivo. “Por todas essas razões, é imprescindível intensificar a fiscalização”, ressaltou.



FALTA DE COMPROMISSO DOS ILEGAIS

Já o **advogado Daniel Borda** destacou que as operadoras ilegais vendem serviços de freteamento, quando na verdade têm

serviço idêntico ao regular, só não as mesmas obrigações. Enfatiza que não há regulação efetiva, tendo em vista que as agências reguladoras não incorporaram as questões tecnológicas para organização dos serviços de transporte; há falta de diálogo e cooperação interfederativa, além da falta de normas amparadas nos resultados obtidos na Análise de Impacto Regulatório (AIR).

“Há uma ineficiência jamais vista da fiscalização, ausência de conhecimento técnico (ferramentas) para fiscalizar as plataformas técnicas e a utilização de pretextos inválidos para deixar de fazê-lo”, pontuou. “Em contraponto, há um paradoxo, uma vez que o transporte regular contínuo permanece sendo fiscalizado com a mesma intensidade”, ressaltou Daniel.

Os riscos decorrentes da falta de fiscalização são grandes. Dentre eles, Daniel destacou a precarização do serviço para o usuário; a insegurança jurídica para o investidor em frota e pessoal para prestação do serviço regular; a criação de monopólios não regulados e sem compromisso com a modicidade, continuidade e universalidade do serviço de transporte público.



MEDIDAS JURÍDICAS

Para o **ministro Paulo de Tarso Sanseverino**, o transporte ilegal é um dos problemas mais graves do sistema de transporte no Brasil e no mundo, o que prejudica as

empresas regulares e toda a sociedade pelos riscos que oferece aos passageiros e demais veículos que trafegam pelas rodovias. “Os ônibus são inadequados, em mau estado de conservação, sem manutenção; há caso de mo-

toristas sem habilitação; e as linhas e os horários são escolhidos por conveniência”, esclareceu.

Dentre as medidas jurídicas cabíveis, o ministro destacou que uma das soluções seriam medidas cautelares atípicas e o ajuizamento de ações combinatórias. “Temos que buscar soluções para conferir uma efetividade ao controle rigoroso do transporte irregular de passageiros pelos riscos envolvidos e, para isso, temos caminhos nas esferas administrativas, penal e, principalmente, na cível, no plano do direito privado”, enfatizou o ministro.



DESCUMPRIMENTO PELO PODER CONCEDENTE

Outro problema que impacta negativamente os concessionários e os usuários, principalmente em períodos de crise, como o atual,

é o **descumprimento pelo poder concedente das cláusulas de equilíbrio econômico-financeiro nos contratos de serviços públicos de transporte**. Para falar sobre o tema, o segundo painel contou com a participação do **mestre em Administração e Economia, Fernando Fleury**; do desembargador do Tribunal de Justiça de São Paulo, Wanderley Federighi; do ministro do Superior Tribunal de Justiça, Luis Felipe Salomão; e do consultor jurídico do SETPESP, Rodrigo Matheus, que atuou como mediador.

“O desequilíbrio financeiro também impacta o poder concedente com os aumentos, em longo e médio e prazos, dos custos financeiros dos serviços e dos custos transacionais (contratações posteriores passam a demandar maior nível de garantias, riscos de licitações vazias, custos administrativos crescentes e perda de credibilidade em todas as esferas)”, explicou Fernando Fleury.

Para os concessionários e permissionários, acrescenta o palestrante, os danos são irreversíveis, com perda do valor da empresa; custos administrativos e obscurecimento do espírito empreendedor dos agentes privados. Além disso, há as perdas recuperáveis, como a capacidade de investimento e manutenção do serviço adequado, com revisões de prazo, tarifa, aportes públicos ou outros. “Por sua vez, os usuários também sofrem com a perda temporária ou permanente de qualidade do serviço e com o risco de solução de continuidade”, argumenta.

Na visão dos economistas, os caminhos institucionais para recomposição do equilíbrio podem ser feitos via administrativa, arbitral ou pelo Judiciário, explica Fleury, que defende uma cultura de qualificação, transparência e governança

nos três níveis de Poder; um projeto setorial em mobilidade urbana e transporte rodoviário de passageiros claro e transparente para todos; e a redução drástica dos graus de liberdade de agentes públicos formularem políticas para o setor.



RESTAURAÇÃO DO EQUILÍBRIO

A restauração do equilíbrio econômico-financeiro, segundo o **desembargador Wanderley Federighi**, pode se dar de ofício, quando o próprio poder concedente toma

iniciativa de restaurar os ganhos da empresa concessionária; mediante provocação da concessionária por via administrativa; ou, judicialmente, com recurso ao Poder Judiciário.

“Já a obtenção do tão desejado reequilíbrio é possível em casos de reajuste ou repactuação, para combater os efeitos da inflação, e deve haver, nesses casos, previsão no edital

ou no contrato; e em caso de revisão, que se dá devido à ocorrência de fatos posteriores à contratação”, explica o desembargador.

Federighi destacou que o desequilíbrio também atinge os usuários, que sofrem com o aumento da tarifa, com o risco de paralisação do serviço e eventuais greves, além da queda de qualidade do serviço. Já as concessionárias são apenas com novos custos, com eventual necessidade de uso do capital adicional dos acionistas ou financiamento suplementar. “Em última análise, contudo, os custos adicionais serão repassados para o poder concedente, e, conseqüentemente, para a população”, salientou e finalizou destacando a necessidade de um trabalho conjunto dos três poderes.



TEMPO DE MUDANÇAS

Ao iniciar a sua palestra, o **ministro Luis Felipe Salomão** destacou a importância de eventos como esse *webinar* promovido pelo SETPESP, “que propicia uma troca de experi

ência salutar que, sem dúvida, resulta em melhor qualidade para o exercício dessa função de julgar temas tão controversos e relevantes para a concessão de transporte de passageiros”.

Segundo o ministro, vivemos momentos difíceis decorrentes da pandemia, que nos impõem uma nova realidade, marcada por um cenário instável e imprevisível na área econômico-financeira, com juros e câmbio altos, gerando impactos nos contratos e obrigações e na vida das pessoas.

“Em contrapartida, apesar dessa tragédia, estamos vivendo no Brasil momentos únicos na área jurídica, com mudanças estruturais na própria formação do profissional do direito. Temos hoje um microsistema de soluções adequadas de conflito, como a mediação tributária com efetivos

resultados que trouxeram uma mudança de mentalidade, um fluxo novo para quem trabalha na área do direito”, explicou Salomão.

De acordo com o ministro, nos casos de contratos, alguns aspectos relacionados com esse momento de pandemia e seus institutos serão adaptados para a formação de jurisprudência, que vão decorrer das renegociações, dos impactos dos contratos não cumpridos.

Em linhas gerais, Salomão explicou que temos hoje a doutrina se ocupando de examinar os impactos da pandemia nas relações contratuais pelo ângulo de um princípio, que é quase um princípio de *sobredireito*, é aplicado em situações como essa, que é o dever de renegociação em eventual descumprimento contratual.

“É evidente que na impossibilidade de manutenção do vínculo, operam-se as mesmas cláusulas de rescisão bilateral ou de distrato decorrentes desse dever de renegociação, com dispensa de pagamento de multas e indenizações, fruto da boa fé objetiva que deve inspirar os contratantes”, acrescenta o ministro. 🇧🇷



CAMINHOS SUSTENTÁVEIS

Empresas que atuam sem gerar impactos negativos à sociedade e ao meio ambiente são cada vez mais valorizadas e competitivas no mercado

A

s pautas sociais e ambientais ganham cada vez mais destaque nas organizações comprometidas com o desenvolvimento sustentável. E essa preocupação se reverte em vantagens econômicas, melhoria do meio ambiente e de imagem perante o público e o mercado. Nesse cenário ganha força dentro das empresas o conceito ESG, do inglês *Environmental, Social and Governance*. Em português, o termo significa boas práticas ambientais, sociais e de governança corporativa.

É possível ser competitivo e sustentável? Não só é possível, como necessário, destacou o **professor da Fundação Dom Cabral de Sustentabilidade com foco em Competitividade Sustentável, Pedro Lins**, que participou da **webinar ESG: como se preparar para uma governança sustentável**, promovida pelo **Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP)** e pela **Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI)**.

Adotar boas práticas de governança, cuidar do meio ambiente e ter responsabilidade social são atitudes que agregam valor ao negócio, contribuindo para a obtenção de bons resultados. Competitividade e sustentabilidade caminham lado a lado e garantem maior credibilidade e rentabilidade às corporações.

De acordo com Pedro Lins, competitividade sustentável pode ser definida como o compromisso das organizações em gerenciar e melhorar os seus resultados econômicos, os impactos ambientais, suas implicações sociais, e a salvaguarda cultural e de governança de suas atividades empresariais.

Com relação ao transporte de passageiros, Pedro Lins chama a atenção para a grande mudança da próxima geração, cem por cento ligada ao conceito ESG. “Em 2030, 75% da força de trabalho do mundo serão das gerações Millennials e Z, que só compram de empresas em que acreditam ser responsáveis pelo meio ambiente, pelo social e pela governança”, explica.

O professor vai além e explica que 90% dessa população não hesitarão em trocar de marca, em busca de empresas mais responsáveis; e 76% boicotarão aquelas que não consideram adequadas desses valores. “A grande preocupação deve ser com esse público e em trazer competência para os nossos negócios.”

Isso significa que algumas práticas não serão mais aceitas e que as empresas precisam mostrar, cada vez mais, que adotam o conceito ESG, ou seja, são sustentáveis e se preocupam com as questões ambientais, sociais e de governança.

Outro ponto importante destacado por Pedro diz respeito à gestão dos riscos e das oportunidades. O seu conselho é para que as empresas estejam atentas às oportunidades e busquem sempre maior satisfação e fidelização dos clientes. Segundo o consultor, infelizmente, muitas organizações se preocupam em atuar principalmente nos riscos, deixando muitas vezes as oportunidades de lado.

Para Pedro, esse “novo diferente” que acontece hoje no mundo exige mais resiliência, ética, propósito, diversidade, inclusão, atenção aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável estabelecidos pela ONU (ODSs), transparência, flexibilidade nas formas de trabalho, inovação, criatividade, e foco na saúde mental e no -estar dos colaboradores.

TRANSPORTE COLETIVO EM PROL DA SUSTENTABILIDADE

Para a **engenheira ambiental e especialista em Sustentabilidade e Mobilidade Urbana, Maria Constantino**, o setor de transporte de passageiros tem um relevante papel na preservação do meio ambiente, tendo em vista a sustentabilidade não só do negócio em si, mas da própria operação.

Entretanto, apesar de atuar de forma responsável, o setor peca por não divulgar as suas boas práticas – que não são poucas – com foco na mitigação dos danos ambientais. Entre elas citou o Despoluir – Programa Ambiental do Transporte e as iniciativas das empresas que investem na reutilização da água para lavagem dos ônibus, na captação da água da chuva, na troca das lâmpadas tradicionais pelos modelos de LED que são mais econômicas e na destinação correta dos resíduos.

A especialista também destacou as ferramentas e os programas disponibilizados por entidades do setor como o SETPESP e a ABRATI que vêm contribuindo e auxiliando as suas associadas na adoção de práticas mais sustentáveis. “Não basta ser sustentável, isso as empresas já são, é preciso também parecer sustentável”, enfatizou.

SOMOS CORAÇÃO, MENTE E ALMA DAS CORPORAÇÕES

Sim, não há dúvida de que são as pessoas é que dão vida às organizações. O **gestor e conselheiro do Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC), Leonardo Wengrover**, compartilha dessa premissa e vai além ao dizer que “nós como indivíduos, pessoas físicas, é que temos o dever de zelar pelas boas práticas de governança”.

Segundo o gestor, as boas práticas de governança corporativa e ESG se aplicam a qualquer tipo de empresa, independentemente do seu porte ou de sua natureza jurídica. Entretanto, para isso, é preciso ser grande em valores, ideias e princípios, além de ter sempre em mente que governança é o sistema pelo qual as organizações são dirigidas e monitoradas e que isso abrange o relacionamento com todas as partes interessadas.

“O sucesso decorre da compreensão e execução dos quatro pilares da governança corporativa: transparência, equidade, prestação de contas e responsabilidade corporativa”, destaca Leonardo. Nesse sentido, as companhias devem adotar práticas de ESG e governança que incluam todo o sistema, bem como promover ações positivas nas organizações, na sociedade e no meio ambiente.

“É preciso ter coerência entre o pensar e agir, preservando, assim, a credibilidade, uma vez que reputação cria valor. E essa cultura deve permear a organização toda”, enfatiza Leonardo. 🚩

PEDRO LINS,
MARIA CONSTANTINO E
LEONARDO WENGROVER
DESTACAM A IMPORTÂNCIA
DAS PAUTAS SOCIAIS
E AMBIENTAIS NAS
ORGANIZAÇÕES



CNT LANÇA GUIA DE BOAS PRÁTICAS DE PROTEÇÃO DE DADOS NO SETOR DE TRANSPORTE

*Lançamento foi feito durante webinar
que reuniu especialistas no tema*

A

Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) entrou em vigor no ano passado com o objetivo de regulamentar o uso de dados pessoais do cidadão e assegurar a proteção à sua privacidade. A sua aplicação contribui para criar uma cultura de privacidade de forma sustentável, gerando confiança, respeito e credibilidade para a imagem das instituições. Por ser recente, muitas empresas ainda desconhecem o que precisa ser feito para se adequarem à nova legislação e não serem autuadas.

Em face da importância do tema, o Sistema CNT lançou, no dia 30 de setembro, durante uma *webinar*, o **Guia de Boas Práticas de Proteção de Dados no Setor de Transporte**, com relevantes informações para empresas do transporte rodoviário, aquaviário, ferroviário e aéreo – de cargas ou de passageiros –, e também as de infraestrutura de transporte e logística. Trata-se de uma publicação desenvolvida por um grupo de trabalho composto de representantes de seis modais, concebida para auxiliar os transportadores no processo de adequação à Lei nº 13.709/2018.

Na abertura do seminário, o **presidente da CNT, Vander Costa**, explicou que o Sistema CNT vem promovendo várias iniciativas para apoiar os transportadores no desenvolvimento de medidas para a proteção de dados pessoais. “Nesse sentido, o Guia é mais uma aposta para sensibilizar os empresários e estabelecer padrões e protocolos para a fiel aplicação da LGPD nas empresas”, destacou.

BOA FÉ E PROATIVIDADE

A **diretora da Autoridade Nacional de Proteção de Dados Pessoais (ANPD), Miriam Wimmer**, destacou a sua satisfação em participar do lançamento desse código de conduta no campo dos transportes, que é um setor muito importante quando se fala do tratamento de dados pessoais. “Ressaltou também a alegria em observar o compromisso, a responsabilidade, a boa fé e a proatividade do setor em lançar um guia desse tipo.”

Para o **professor e membro do Conselho Nacional de Proteção de Dados Pessoais e da Privacidade, Danilo Donega**, que esteve à frente da elaboração do guia, esse é um dos principais documentos do gênero suscitado pela LGPD. “O seu objetivo é aproximar a linguagem geral da lei, que tem um elevado grau de abstração nos seus comandos, com a realidade direta do setor de transporte, uma vez que estabelece diretrizes e obrigações e aponta direções a serem seguidas.”

Na ocasião, a **advogada e professora Laura Schertel Mendes** destacou a importância do guia, tendo em vista ser uma boa oportunidade para o desenvolvimento de uma nova forma de regulação que exige a participação de toda a sociedade e, de certa forma, um novo olhar da própria Autoridade Nacional de Proteção de Dados, do titular dos dados e, em especial, um novo comportamento do setor privado e das próprias empresas. “A partir do momento em que se constata que o estado não dará conta de toda a supervisão, no conceito da regulação tradicional de comando e controle, é preciso que as empresas atuem e que sejam proativas ao interpretarem e aplicarem a lei”, afirmou.

MOVER O MUNDO COM EXCELÊNCIA

Já a **CEO da Viação Águia Branca, Paula Corrêa**, destacou que o Grupo Águia Branca é pautado pelo propósito de mover o mundo com excelência e respeito aos clientes, colaboradores e toda a sociedade. “Por isso, entendemos que essa nova legislação, que estabelece a responsabilidade sobre a privacidade dos dados dos cidadãos e o uso de suas informações pessoais, é uma oportunidade de sermos muito mais transparentes e respeitosos com nossos clientes internos e externos”, salientou.

O processo de adequação da Águia Branca à LGPD teve início em 2019 e está baseado em três pilares: sensibilização, capacitação e aplicação. Dentre as ações já colocadas em prática, a CEO destacou a estruturação da governança interna para condução do tema; a criação de políticas e procedimentos; a adequação dos sites da empresa à publicação da política de privacidade; a criação de um canal de atendimento direto ao titular dos dados; a disponibilização de um e-mail exclusivo para uso de colaboradores e clientes para a LGPD; a adoção de uma ferramenta para gestão dos dados pessoais e consentimento; e a contratação de um DPO – Encarregado de Dados.

Já o **diretor administrativo e financeiro da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), Antonio Augusto Pereira**, ressaltou a iniciativa da CNT e disse que o guia servirá de apoio, de consulta, e que será amplamente utilizado na Abear. Ele também narrou o processo de uma companhia aérea que iniciou a implantação da LGPD em 2018, com o treinamento do CEO e executivos, seguidos dos demais funcionários, com foco na mudança cultural e na privacidade dos dados dos passageiros. 🚀



O Guia de Boas Práticas de Proteção de Dados no Setor de Transporte está disponível pelo endereço lgpd.cnt.org.br



ENCANTAR E ATRAIR O CLIENTE, UM ETERNO DESAFIO!

ABRATI E SEST SENAT promovem webinar com foco no atendimento ao cliente

Delicadeza, sensibilidade e muita informação relevante para os profissionais do transporte marcaram a *webinar* realizada em comemoração ao Dia do Cliente, celebrado em 15 de setembro. O evento, promovido pela **ABRATI** e pelo **SEST SENAT**, contou com a participação da psicóloga **Rebecca Rosal**, que faz parte da equipe de Promoção Social e *Performance* do Departamento Executivo do SEST SENAT, e do instrutor e facilitador Endomarketing do SEST SENAT Vila Jaguara, **Paulo Moraes**.



Clientes satisfeitos atraem clientes. Mas como cativá-los e retê-los? Certamente, o sucesso está diretamente ligado ao atendimento recebido. Nesse sentido, é importante que os profissionais que atuam diretamente com o público estejam devidamente treinados e, sim, mentalmente equilibrados. “Quando estamos bem, entregamos o melhor para o cliente e para a empresa, porque ninguém dá aquilo que não tem”, destacou Rebecca.


Segundo a psicóloga, é importante estar atento à saúde mental, principalmente em momento tão difícil como o atual, marcado por uma pandemia sem precedente. Cuidar da mente é tão importante quanto cuidar do corpo, tendo em vista que é esse equilíbrio que possibilita melhor qualidade de vida e a prevenção de doenças.

“A saúde mental costuma ser negligenciada, temos a falsa segurança que podemos controlar, entretanto precisamos da ajuda de uma rede de apoio, de ter alguém com quem compartilhar e desabafar”, salientou. Nesse sentido, as unidades do SEST SENAT, localizadas em todo o país, oferecem atendimento psicológico, com profissionais altamente capacitados.

Para Rebecca, atualmente o cliente está muito mais exigente e para atendê-lo é preciso estar bem. “Investir em conhecimento, autoconhecimento e autocuidado, além de ser essencial para a nossa sobrevivência, é o que nos torna melhores profissionais”, ressaltou.

Já **Paulo Moraes** explicou que mais de 60% dos clientes deixam de fidelizar uma marca, um serviço ou um produto, em razão do péssimo atendimento. Por isso, independentemente da função exercida dentro de uma organização, é importante que ela seja feita da melhor maneira possível e que haja um padrão de atendimento, com fluxos e processos seguidos à risca, tendo sempre em mente que todas as pessoas são importantes. “Essa é uma forma de conquistar o cliente”, salientou.

O instrutor, que é um agente integrador, utiliza no seu dia a dia profissional os recursos do método Disney de atendimento, famoso em todo o mundo no que diz respeito a satisfação e encantamento do cliente. A Disney foca em oferecer a melhor experiência possível aos seus clientes, indo muito além dos seus serviços e produtos.

De acordo com uma pesquisa realizada pela *MindMiners*, o consumidor brasileiro está disposto a gastar até 20% a mais por um bom atendimento. Ou seja, ser bem atendido faz toda a diferença quando se trata de fidelizar um cliente. 



ROTA DA NUTRIÇÃO

Projeto Educação Nutricional nas Rodovias visa oferecer melhores condições de alimentação aos profissionais do transporte em trânsito

C

om foco na qualidade da alimentação dos profissionais do transporte, que diariamente circulam pelas estradas, o SEST SENAT lançou recentemente o projeto **Educação Nutricional das Rodovias**. A iniciativa objetiva sensibilizar os estabelecimentos localizados em pontos de parada e de descanso de todo o país sobre práticas alimentares saudáveis. Dessa forma, quem estiver em viagem poderá contar com espaços, como restaurantes e lanchonetes, que ofereçam melhores condições de alimentação.

De acordo com o projeto, nutricionistas do SEST SENAT visitam os estabelecimentos e identificam se eles cumprem os seguintes requisitos: higiene e conservação adequada dos alimentos; cardápio com opções saudáveis e equilibrado nutricionalmente; e cuidados com a apresentação dos alimentos. Aqueles que atendem recebem o selo “Rota da Nutrição”.

Com o selo ganham os profissionais do setor, que contam com um lugar adequado para fazer as suas refeições, e o ponto de parada, que agrega ainda mais valor ao seu negócio e desfruta de outros benefícios, como receber orientações técnicas de nutricionistas; ter o estabelecimento divulgado, nacionalmente, pelos canais do SEST SENAT; e conseguir mais chances para que o espaço receba a certificação oficial do Ministério da Infraestrutura como um ponto de parada e descanso.

O projeto não tem a função fiscalizatória, mas a missão de conscientizar e educar. Os estabelecimentos que tiverem interesse em aderir à Rota da Nutrição devem procurar a unidade mais próxima do SEST SENAT (<https://www.sestsenat.org.br/unidades>).

FONTE: SEST SENAT

PROJETO RODOVIA MIRIM

Viação Vale do Tietê promove ação com foco na segurança e educação no trânsito para cerca de 150 crianças

B

uscando contribuir para a formação de cidadãos mais conscientes e responsáveis no trânsito, a Viação Vale do Tietê, em comemoração à Semana do Trânsito, participou do Projeto Rodovia Mirim, juntamente com a Polícia Rodoviária do Estado de São Paulo. A ação foi realizada nos dias 15, 16 e 17 de setembro, no quilômetro 129 da rodovia Castelo Branco, em Tatuí, nas instalações da 3ª Companhia do 5º Batalhão da Polícia Militar Rodoviária.

A iniciativa contou com cerca de 150 crianças de escolas públicas que participaram de palestras sobre segurança e educação no trânsito, além de receber orientações sobre primeiros socorros. Após a parte teórica, os alunos andaram de quadriciclo em uma rodovia mirim, colocando em prática todo o aprendizado.





COMPROMETIMENTO SOCIAL

Em meio à pandemia, empresas operadoras de transporte de passageiros unem esforços em prol da solidariedade

H

á quase duas décadas, as empresas de transporte coletivo de passageiros promovem nas regiões onde estão inseridas o **Dia de Fazer a Diferença**. A iniciativa do **Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo**, agora capitaneada pela **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)**, busca motivar o setor a contribuir com as causas sociais, bem como integrar e unir os profissionais do segmento.

No último dia 29 de agosto, a exemplo dos anos anteriores, motoristas, cobradores e colaboradores do setor, juntamente com seus familiares e amigos, desenvolveram uma série de atividades em prol de instituições carentes, como você confere a seguir.



A **Viação Santa Brígida** doou 50 kits de higiene para a Hospedaria dos Fratelos e para a Casa de Repouso Vovó Lica, ambas no bairro Vila Clarice. Além disso, para o Instituto Luz aos Cegos, localizado em Taipas, foram entregues 15 bengalas. O local oferece aula de braille, francês, mobilidade, violão, teclado e piano para cerca de 50 deficientes visuais.



A **Auto Viação Urubupungá** beneficiou várias instituições, com 130 cestas básicas para os seguintes locais: Instituto Adiante, em Osasco, que abriga crianças, jovens e adultos, com autismo leve a severo; Comunidade Nef-tai, localizada em Cajamar, que atende homens entre 18 e 60 anos, em recuperação do vício de álcool e drogas; e Associação Amigos do Bairro Jaguari, de Santana de Parnaíba, que acolhe crianças e adolescentes.



A **Viação Caieiras**, no Dia de Fazer a Diferença, doou aventais e bandanas para crianças e adolescentes do Projeto Oficina de Culinária da Casa Patris, localizada em Caieiras, que atualmente recebe crianças e adolescentes em situação de vulnerabilidade social.



Já a **Circular Santa Luzia** promoveu uma campanha interna de arrecadação de livros, complementada pela empresa, que foram entregues para o instituto As Valquírias, localizado em São José do Rio Preto. O local atende meninas, mulheres e seus filhos em situação de vulnerabilidade social e emocional. Ao todo, foram doados 133 livros infantis e juvenis.



Tendo em vista o aumento expressivo de moradores de rua na cidade de Araraquara, a **Viação Paraty** doou alimentos para a produção de refeições, preparadas pela Associação Grupo Viva Amor. Colaboradores da empresa, juntamente com voluntários da Associação, participaram da distribuição das marmitas para mais de 50 moradores de rua. A Paraty também entregou kits de higiene pessoal contendo barbeador, sabonete, pasta e escova de dentes.



Apesar dos tempos difíceis, o sentimento de solidariedade e fraternidade contagiou os voluntários da **Jacareí Transporte Urbano**, **Viação Jacareí** e **Santa Branca Transporte**, que entregaram um número expressivo de itens de higiene pessoal para os idosos do Lar Frederico Ozanan, localizado em Jacareí.



A **Radial Transporte**, após detectar as necessidades das Casas de Repouso Luz Divina, em Suzano, e Lar Napoleão Laureano, localizadas em Ferraz de Vasconcelos, doou alimentos e itens de higiene pessoal, mostrando que pequenas atitudes fazem toda a diferença na vida daqueles que necessitam.

EXPRESSO ITAMARATI, POR UMA SOCIEDADE MAIS JUSTA

Já a **Expresso Itamarati** vem patrocinando o projeto Noroeste do Bem, que tem como objetivo contribuir com o desfavelamento sustentável, com arrecadação de dinheiro e alimentos. Até o momento, já foram arrecadados mais de R\$ 4,5 milhões e uma tonelada de alimentos, que vão fazer toda a diferença na vida de 240 famílias da favela Vila Itália, em São José do Rio Preto.

“As empresas devem assumir sua cota de responsabilidade na busca por uma sociedade mais justa e equilibrada. A Itamarati entende seu papel social e, por isso, participa do projeto Noroeste do Bem”, destaca o **diretor da Itamarati, Gentil Zanovello**.

Conheça o **NOROESTE DO BEM**
iniciativa patrocinada pela Expresso Itamarati

Itamarati

NOROESTE DO BEM
LOJA NOROESTE PAULISTA
FAVELA

4.929.838
de reais de R\$ 4 milhões
+ 01.018 kg
de alimentos

LANÇAMENTOS E DESTAQUES DA LAT.BUS TRANSPÚBLICO



*Feira Latino-Americana do Transporte
reúne principais fornecedores do setor*

A

Lat.Bus Transpúblico, Feira Latino-Americana do Transporte, maior evento de mobilidade urbana da América Latina, realizada de 21 a 23 de setembro, reuniu os principais fornecedores do segmento, entre montadoras, encarroçadoras, sistemas inteligentes de transporte, fabricantes de equipamentos e prestadores de serviços para a cadeia produtiva do setor de transporte de passageiros.

O evento, realizado em ambiente virtual e paralelamente ao Seminário Nacional promovido pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), apresentou em um ambiente interativo os novos produtos e serviços desenvolvidos pela indústria de ônibus, que você confere a seguir.

SCANIA, PORTFÓLIO ROBUSTO

O estande virtual da Scania trouxe detalhes sobre a gama de ônibus para o mercado brasileiro, formada por quase 30 modelos de chassis indicados ao transporte urbano, intermunicipal, fretamento, rodoviário e de turismo. A marca também dispõe da linha mais sustentável a gás (natural e/ou biometano).

O portfólio de produtos Scania está equipado com modernas tecnologias de segurança como o Actcruiase, que permite o aproveitamento de declives de maneira mais eficiente; e o sistema ADAS, que mede a distância e a velocidade relativa de qualquer veículo, de modo a intervir e evitar acidentes. Outro destaque da Scania são os Serviços Conectados que propõem ampliar a rentabilidade dos clientes.





VOLVO, ÔNIBUS POR ASSINATURA

A Volvo apresentou uma nova modalidade financeira para os operadores de transporte rodoviário: o ônibus por assinatura, que não exige nenhum investimento inicial, apenas o pagamento mensal. Essa opção permite que o transportador utilize o ônibus por um período predeterminado entre 36 e 60 meses, podendo devolvê-lo ao final do contrato.

Trata-se de um modelo de leasing operacional parecido com o de locação por assinatura de veículos, que existe no mercado de automóveis, com um pacote adicional de serviços, como despachante e manutenção, por exemplo, que a Volvo já disponibiliza para caminhões, mas que é inédito para o segmento de ônibus rodoviários de passageiros, turismo e fretamento, explica o **diretor comercial da Volvo Financial Services no Brasil, Valter Viapiana**.

Ao término do contrato, o transportador pode escolher entre devolver o veículo ao Banco Volvo ou fazer uma proposta de compra e permanecer com o ônibus definitivamente.

MARCOPOLO, DESTAQUE PARA A GERAÇÃO 8

A Marcopolo apresentou a família de rodoviários da Geração 8 e a nova linha de micro-ônibus Volare New Attack, além dos produtos da Marcopolo Rail, focados no transporte metroferroviário.

A família de ônibus rodoviários da Geração 8, composta dos tradicionais modelos das linhas Viaggio e Paradiso, em suas diferentes versões, teve todos os seus detalhes pensados por um trabalho conjunto entre as diversas áreas da Marcopolo, resultando em uma melhoria de 11% no coeficiente aerodinâmico. A iniciativa permite redução de custos operacionais, economia de combustível e consequente queda da emissão de gases de efeito estufa.



IVECO BUS LANÇA CHASSI PARA MICRO-ÔNIBUS

A Iveco Bus lançou o chassi para micro-ônibus 10-190 para o mercado de transporte urbano, fretamento e turismo. De acordo com informações da montadora, o modelo se destaca por seu PBT de 10,5 toneladas, o maior entre todos os chassis de micro-ônibus que, aliado à maior potência e a um maior torque da categoria (190cv e 610Nm), dá a ele uma excepcional versatilidade que permite uma série de implementações para micro-ônibus em aplicações urbanas, fretamento e turismo.

O 10-190 vem equipado com transmissão de seis velocidades – único no segmento com a sexta marcha – segundo a marca, que permite melhor escalonamento e, por consequência, economia de combustível.

O conceito de sustentabilidade também esteve presente no processo de criação da Geração 8. Uma das prioridades da companhia foi a redução da utilização da fibra de vidro em 80%, substituindo-a por matérias-primas de polímeros especiais, resultando em peças mais leves, resistentes, flexíveis e com maior absorção de impactos.



VOLKSWAGEN APRESENTA OS CHASSIS 10.160 OD E 15.190 ODS

A Volkswagen Caminhões e Ônibus apresentou os novos chassis com motor dianteiro – 10.160 OD e 15.190 ODS. O modelo 10.160 OD chega para ampliar a gama de produtos para o segmento de fretamento e turismo, agora com capacidade para até 36 passageiros.

Já o modelo 15.190 ODS foi desenvolvido para atender à demanda das grandes cidades, o único do segmento com suspensão pneumática. Ideal para transporte urbano, opera como midibus ou para fretamento de curtas e médias distâncias.

Outro produto em destaque foi o chassi Volksbus 22.280 ODS, com capacidade para encarar grandes demandas. O modelo conta, de acordo com a empresa, com a maior capacidade técnica do segmento, capaz de levar 22 toneladas e aproximadamente 115 passageiros.



GRUPO CAIO, SOLUÇÕES PARA TODOS OS SEGMENTOS


A fabricante de ônibus urbanos Caio, a de ônibus rodoviários Busscar e o Banco Luso Brasileiro, empresas do Grupo Caio, também marcaram presença no evento. No estande virtual, os participantes puderam visualizar as apresentações sobre as marcas, seus respectivos portfólios, além dos serviços prestados pelo Banco Luso Brasileiro, especializado em financiamentos para a linha de transporte por ônibus, investimentos e soluções financeiras.

De acordo com o **diretor industrial, Maurício Lourenço da Cunha**, em coletiva de imprensa na plataforma Lat.Bus, para melhor atender aos seus clientes, mesmo com a situação difícil de mercado, “a Caio lançou a geração do ônibus mais vendido da América Latina, o motor dianteiro Apache VIP que, em dois meses, ultrapassou o marco de mais de 200 unidades comercializadas”.

MERCEDES-BENZ, ÔNIBUS ELÉTRICO E SOLUÇÕES DE MOBILIDADE

O eO500U, primeiro chassi de ônibus elétrico da Mercedes-Benz no País, foi a principal atração da marca na Lat.Bus, além de outras soluções de mobilidade. A empresa anunciou ainda o conceito de um novo Serviço 4.0 de telemetria e conectividade.

O eO500U é um modelo Padron 4x2 de piso baixo, para carroçarias de até 13,2 metros, com autonomia de 250km, além da maior capacidade de transporte de passageiros do segmento.

Já o Serviço 4.0 de telemetria e conectividade, que chegará ao mercado a partir de 2022, permite o monitoramento e diagnóstico de falhas em tempo real, eventos georreferenciados, sistema de diagnóstico remoto e análise on-line do comportamento do veículo. 





A

Lei nº 17.293, de 15 de outubro de 2020, que estabelece medidas de ajuste fiscal e de equilíbrio das contas públicas do estado de São Paulo, autoriza a extinção de vários órgãos da administração pública, incluindo a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU/SP), cuja constituição foi autorizada pela Lei nº 1.492, de 13 de dezembro de 1977.

Pelo item I, do artigo 35, da Lei nº 17.293/20, o Poder Executivo fica autorizado a delegar à Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) as funções de regulação e fiscalização de todas as modalidades de serviços públicos de transporte autorizados, permitidos ou concedidos a entidades de direito privado, inclusive aqueles submetidos à esfera institucional da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos.

Assim, as atividades exercidas pela EMTU/SP, cuja missão é promover a qualidade da mobilidade urbana nas regiões metropolitanas do estado de São Paulo, estruturando e fiscalizando os serviços de média e baixa capacidade, passarão a ser de responsabilidade da ARTESP, que tem como atribuição incentivar o desenvolvimento e assegurar a excelência da prestação dos serviços de transporte, por meio da regulação e fiscalização, mediando os interesses dos usuários, das entidades reguladas e do poder concedente.

Vale destacar que, enquanto a EMTU/SP é uma empresa pública, controlada pelo governo do estado de São Paulo, com características de órgão gestor, a ARTESP é uma agência reguladora, com atributos próprios de uma autarquia especial. Pode não pare-

cer, mas a substituição de uma empresa pública por uma agência reguladora representa uma diferença muito grande no que se refere ao modelo de gestão e de governança, particularmente nas questões administrativas, financeiras, contábeis e fiscais.

Sem querer entrar no mérito da decisão política que culminou com a promulgação da Lei nº 17.293/20, atualmente, há uma discussão bastante acalorada sobre a conveniência e oportunidade de transferir as atividades da EMTU/SP para a ARTESP ou de criar uma agência específica para regular, controlar e fiscalizar todas as atividades de mobilidade urbana nas regiões metropolitanas de São Paulo, Baixada Santista, Vale do Paraíba, Sorocaba, Campinas, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto.

No âmbito dessa discussão, cabe avaliar se esse novo órgão de gestão deveria ser uma agência reguladora, uma agência executiva ou uma autoridade metropolitana e, ainda, se a entidade cuidaria apenas do transporte sobre pneus ou se incluiria também os transportes metroferroviários concedidos.

As agências reguladoras são entidades integrantes da administração pública indireta, criadas sob a forma de autarquias em regime especial, responsáveis por regulamentar, controlar e fiscalizar serviços públicos, atividades e bens transferidos ao setor privado. Segundo a legislação aplicável, toda agência reguladora deve elaborar um plano estratégico que contenha os objetivos, as metas e os resultados estratégicos esperados, de acordo com o seu modelo de gestão e suas competências regulatórias, fiscalizatórias e normativas.

As agências reguladoras têm como característica principal sua independência do Poder Executivo, por não se submeterem a controle hierárquico. Elas regulamentam a matéria de sua competência, decidem litígios e sua autonomia se dá pela liberdade de atuação político-administrativa de seus diretores, pela soberania técnica decisória e normativa e pela autossuficiência orçamentária e financeira, decorrente de gestão de recursos próprios.

Na esfera federal, a gestão, a organização e o processo decisório das agências reguladoras são disciplinados pela Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019; porém, no estado de São Paulo, não há uma lei geral que oriente a criação dessas entidades. As duas agências reguladoras paulistas, a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) e a Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de São Paulo (ARSESP) foram criadas pelas leis complementares nº 914, de 14/01/2002 e nº 1.025 de 07/12/2007, respectivamente.

Na visão de Maria Sylvia Zanella di Pietro, professora de direito administrativo na Universidade de São Paulo (USP) e ex-procuradora do estado de São Paulo, agência executiva é uma qualificação dada à autarquia ou à fundação que celebre contrato de gestão com o órgão a que se ache vinculada, para a melhoria da eficiência e redução de custos. “São, na realidade, autarquias ou fundações que, em decorrência dessa qualificação, passam a submeter-se a regime jurídico especial” (DIPIETRO, 2004, p. 401).

As agências executivas também são pessoas jurídicas de direito público, que devem aperfeiçoar os serviços prestados em troca de uma autonomia maior gerencial, orçamentária e financeira, além de algumas prerrogativas e privilégios. Sua criação, na esfera federal, está disciplinada pelos artigos 51 e 52 da Lei nº 9.649, de 27 de maio de 1998.

O status de agência executiva não é permanente, ou seja, uma vez extinto o contrato de gestão, ela voltará a ser uma simples autarquia ou fundação. Por paralelismo jurídico, a desqualificação também poderá se efetivar via decreto, não levando à extinção da pessoa jurídica, somente a despindo do qualitativo de agência executiva. Essas agências não se configuram como categoria nova de pessoas jurídicas e sua denominação corresponde apenas a uma qualificação ou denominação atribuída às autarquias ou às fundações governamentais.

As agências executivas se distinguem das agências reguladoras por não terem como objetivo principal o exercício do controle sobre particulares que prestam serviços públicos, que é o objetivo fundamental das agências reguladoras. Enquanto as agências reguladoras são regidas por disciplina específica, cuja característica seria a de atribuir prerrogativas especiais e diferenciadas a certas autarquias, as agências executivas existem para a execução efetiva de certas atividades administrativas típicas de Estado.

Com a finalidade de integrar a organização, o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum nas regiões metropolitanas, o estado de São Paulo possui a Agência Metropolitana da Baixada Santista (AGEM/BS), a Agência Metropolitana de Campinas (AGEMCAMP) e a Agência Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (AGEMVALE), criadas pelas leis complementares nº 853, de 23/12/1998, nº 946, de 23/09/2003 e nº 1.258, de 12/01/2015, respectivamente.

Uma autoridade metropolitana, à semelhança do que existe em outros países, é o ente responsável pela integração de planejamento, organização, execução, regulação e fiscalização das atividades públicas de interesse dos municípios que integram uma região metropolitana e funciona como uma instância de governo, infraestadual e supramunicipal. Em essência, é um instrumento importante para potencializar melhorias nos serviços públicos intermunicipais e pode cuidar de um ou mais serviços de interesse público (transporte, trânsito, saúde, educação, saneamento, entre outros).

A autoridade metropolitana, na legislação brasileira, ainda carece de uma regulamentação mais apropriada, para se tornar uma entidade da administração pública, muito embora a Lei Federal nº 13.089/2015, com as alterações trazidas pela Lei nº 13.683/2018 (Estatuto da Metrôpole), estabeleça princípios, diretrizes específicas, diretrizes gerais e estrutura básica para a governança interferativa de regiões metropolitanas e de aglomerações urbanas. Entretanto, essa legislação é omissa no que se refere à entidade da administração pública que se incumbirá da execução, regulação e fiscalização das atividades e dos serviços públicos intermunicipais ou inter-regionais.

Observado o regramento de caráter geral trazido pela legislação federal, caberá ao estado e aos municípios adotarem medidas para promoção da regência interativa, na forma definida pela lei. Como ponto de partida, para o caso em discussão, é preciso adaptar o regramento institucional do estado, no sentido de incluir, de maneira complementar, esse novo nível de governo, com autonomia política, jurídica, administrativa, financeira, orçamentária, técnica e de organização. Sua lei de criação deverá estabelecer o plano em que se dará a sua relação institucional com o governo do estado e com os municípios que o constituem, bem como definir poderes, competências e limites de atuação, para a gestão dos serviços e das atividades sob sua responsabilidade.

Em função da sua autonomia, a autoridade metropolitana deve atuar como o poder concedente de todos os serviços públicos comuns aos municípios que a integram e pode, inclusive, assumir a gestão, o controle e a fiscalização de serviços públicos específicos de um dado município, se previsto na sua lei de criação.

Ela é muito mais do que um modelo de gestão ou de governança, que busca a eficiência, eficácia e efetividade nas decisões políticas e difere de uma agência reguladora, entre outros aspectos, pela forma de escolha dos seus dirigentes e pela maneira como as decisões são tomadas. Enquanto nas agências a indicação dos administradores e as decisões estratégicas são de responsabilidade do governo central, nas autoridades metropolitanas a escolha dos dirigentes deve ser por eleição – direta ou indireta – e as decisões são tomadas, preferencialmente, por todos os agentes envolvidos na prestação dos serviços públicos (governo, operadores e população).

A figura da autoridade metropolitana não deve ser confundida com outras formas de organização conjunta de municípios – comitê de bacia, câmaras setoriais, associação de municípios, convênio de cooperação, condomínio intermunicipal e consórcio público, entre outros. O consórcio público, em especial, é uma pessoa jurídica, de direito público ou de direito privado, criado por lei, com a finalidade de executar a gestão associada de serviços públicos sob responsabilidade de entes federados – União, Estados, Distrito Federal e Municípios –, com vistas ao planejamento, à regulação e execução de atividades gerais ou de serviços públicos de interesse comum. Sua regulamentação está estabelecida na Lei Federal nº 11.107/2005.

Assim, os institutos não se misturam, mas se complementam no objetivo primeiro de aprimorar a governança administrativa em prol dos serviços postos à disposição da sociedade, em especial, a mobilidade urbana. Ainda veremos grandes debates sobre o futuro da EMTU/SP, bem como sobre as organizações governamentais, criadas e a serem criadas pelo estado. 🚦



FRANCISCO CHRISTOVAM

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



DESPOLUIR

Programa Ambiental do Transporte

CNT | SEST SENAT



FETPESP

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

fetpesp.org.br | ☎ 11 94155-8008



Leia mais
sobre o
programa!



Veja o
vídeo sobre
o programa!

- Melhor rendimento do combustível
- Melhor desempenho do veículo
- Menor emissão de poluentes
- Programa Pautado em Legislações Vigentes
- Parceiro CETESB
- Aferição gratuita às empresas de Transportes de Passageiros

DEDICAÇÃO

AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS



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

fetpesp.org.br
11 94155-8008

[f](#) [@](#) [in](#) : FETPESP



**ACESSE
O SITE E
CONHEÇA
NOSSOS
PROJETOS**