

# ônibus



REVISTA DA FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE SÃO PAULO  
FEVEREIRO. 2022. EDIÇÃO 32

## CENÁRIO DESAFIADOR

*Os operadores de transporte público coletivo de passageiros, apesar das adversidades, seguem em frente cumprindo o seu papel, comprometidos com a mobilidade urbana e a inclusão social*

### JOVENS EMPRESÁRIOS

FETPESP lança programa com foco nos sucessores de empresas familiares

### TRANSPORTE PÚBLICO NA BERLINDA

Presidentes de entidades do setor fazem um balanço de 2021 e falam sobre as perspectivas para 2022

### DESAFIO

Mudanças no Proconve e os impactos para o transporte coletivo

# RES PONSÁ BILIDADE DE

Pratique  
no trânsito.

# Ônibus Urbano Mercedes-Benz: a tecnologia anda aqui.

Quando encontrar um dos novos ônibus Mercedes-Benz nas ruas, saiba que ali está o melhor da inovação e da tecnologia. Para os passageiros, é muito mais conforto e segurança. Para empresas de transporte urbano, mais economia e durabilidade para rodar em diversas condições. É a Mercedes-Benz pensando no coletivo. Pensando no futuro.

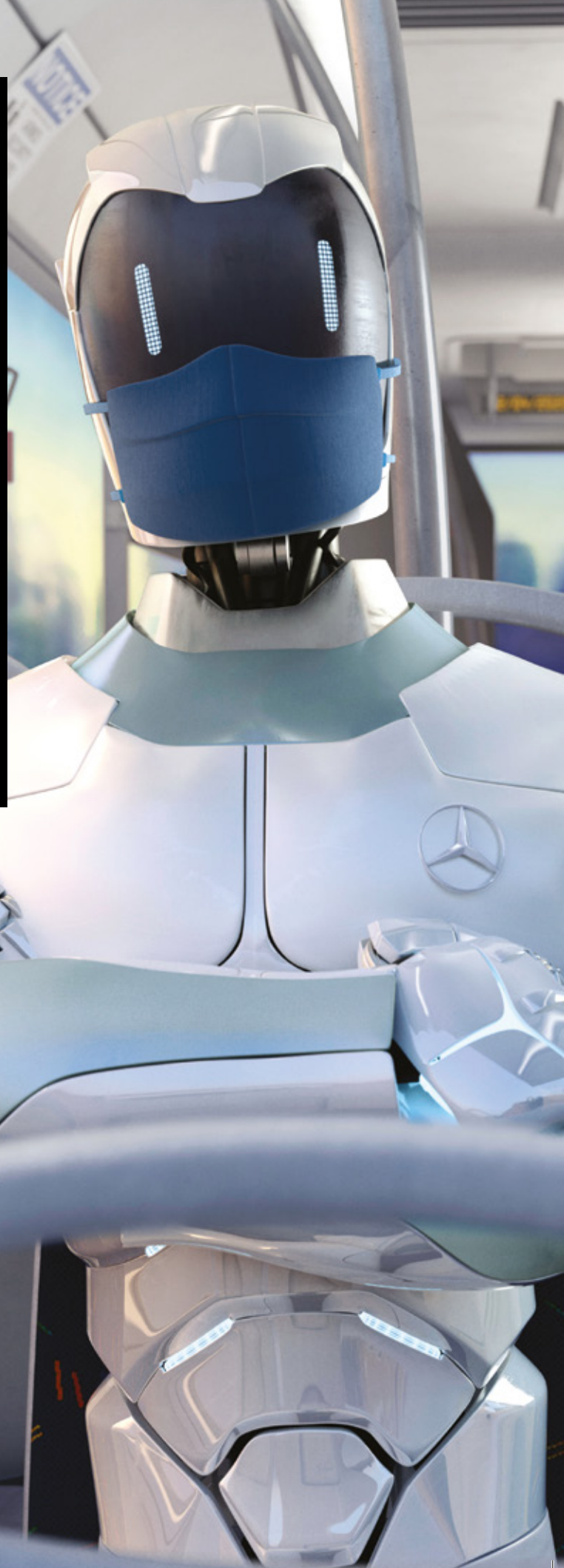
[www.mercedes-benz.com.br](http://www.mercedes-benz.com.br) | CRC: 0800 970 9090

 [mercedesbenzonibus](https://www.facebook.com/mercedesbenzonibus)  [@mercedesbenz\\_onibus](https://www.instagram.com/mercedesbenz_onibus)

**Mercedes-Benz**  
Referência em ônibus.



Juntos salvamos vidas.



# DRIBLANDO A CRISE

## DESAFIOS E OPORTUNIDADES NO TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

A espera por 2022 trazia um alento de que dias melhores estavam por vir. Entretanto, já nas primeiras semanas do ano, o país foi surpreendido com o aumento dos casos de gripe e de Covid-19, lotando os hospitais públicos e privados, deixando a população sobressaltada.

No transporte público coletivo de passageiros o cenário também é obscuro. O ano de 2021 foi difícil para as operadoras, que amargaram prejuízos com a queda acentuada da demanda, as exigências sanitárias impostas pelos efeitos do coronavírus, além da alta dos insumos, em especial o preço do óleo diesel, entre tantos outros fatores já tão propagados.

Para este ano, a grande expectativa gira em torno da aprovação de um novo marco legal para o setor, com novas regras de custeio e contratação dos serviços. Propostas nesse sentido, que atualizam a Política Nacional de Mobilidade Urbana, foram reunidas no Projeto de Lei 3278/2021, de autoria do senador Antônio Anastasia, cuja aprovação é vista como a única saída para o colapso que se abateu sobre o setor.

Apesar das adversidades, entretanto, a crise trouxe desafios e oportunidades para o aprimoramento da gestão e prestação dos serviços de transportes de passageiros, levando a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros (FETPESP) a desenvolver ações e programas que beneficiam operadoras de serviços públicos e toda a coletividade. Merecem destaque as parcerias com o SEST SENAT e a Palqee, cujo foco é a adequação à Lei Geral de Proteção de

Dados, e com a CAEPTOX, para a realização de exames toxicológicos, obrigatórios para motoristas profissionais.

Além disso, intensificaram-se as ações do Despoluir – Programa Ambiental do Transporte, sob gestão da FETPESP, e criou-se o Movimento Cidade Verde, que reconhece os municípios paulistas comprometidos com a manutenção de uma frota menos poluente. Também foram promovidos vários seminários e *lives* sobre temas de relevância para o segmento.

Assim como a Federação, os Sindicatos que a compõem e as suas associadas não mediram esforços para suplantar as inúmeras dificuldades ao longo do ano passado. Em entrevistas especiais para a revista *Sou + Ônibus*, representantes de várias entidades do setor falam sobre o impacto econômico decorrente da pandemia, de que modo enfrentaram as adversidades e o que foi feito para reconquistar os clientes. Perspectivas, projetos e desafios para 2022 também pontuam os depoimentos.

E lá vamos nós para mais uma viagem, certamente permeada por inúmeros desafios, com a certeza de que “nada do que foi será de novo do jeito que já foi um dia”, como diz a música do Lulu Santos. O “novo normal” exige a adoção de uma nova postura dos operadores de transporte coletivo e dos órgãos gestores, que devem estar atentos às necessidades dos clientes, cada vez mais exigentes e conscientes de seus direitos como cidadãos.

Boa leitura e uma excelente viagem em 2022!

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  
[www.fetpesp.org.br](http://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](mailto: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](mailto:entrepareses@uol.com.br)

A Revista **SOU + ÔNIBUS** é uma publicação bimestral e está disponível no site [www.fetpesp.org.br](http://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.

**ENTREVISTAS 6**

Representantes de entidades do setor de transporte de passageiros fazem um balanço de 2021 e falam sobre as perspectivas para 2022

**PONTO DE VISTA 13**

Serviço regular de transporte de passageiros e o respeito à sociedade

**MOBILIDADE URBANA 14**

Mudanças no Proconve e os impactos para o transporte coletivo

**DESTAQUE 20**

- FETPESP lança programa com foco nos jovens empresários
- Balanço positivo, apesar da crise

**SUSTENTABILIDADE 24**

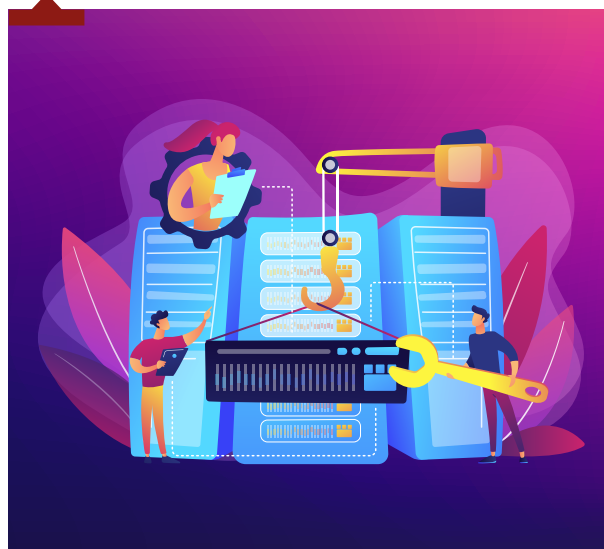
FETPESP entrega selo de Cidade Verde para São José do Rio Preto

**SEST SENAT 26**

Conexão RH e o empoderamento feminino no transporte

**ARTIGO 28**

O que é big data?

**CIRCULANDO 32**

- Despoluir participa da exposição Bus Brasil Fest
- Desfile de ônibus antigos marca comemoração dos 130 anos da Avenida Paulista
- Ônibus iluminados, uma tradição de Natal

**CASE DE SUCESSO 38**

Viação Paraty promove campanha com foco em seus clientes



# TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NA BERLINDA

*Representantes de entidades do setor fazem um balanço de 2021 e falam sobre as perspectivas para 2022*

O transporte público coletivo de passageiros vem passando ao longo dos anos por inúmeras dificuldades, agravadas pela pandemia do novo coronavírus. O setor agoniza sem que surja um remédio eficaz. De acordo com um levantamento feito pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), a demanda atual de passageiros é, na média nacional, 37,3% menor que a do período pré-pandemia; já a oferta atual é apenas 16,6% menor que a média anterior.

Até o final de 2021, segundo pesquisa da NTU, seis operadoras encerraram suas atividades; 15 operadoras e um consórcio suspenderam as atividades; cinco operadoras, um consórcio operacional e um sistema BRT (RJ) sofreram intervenção na operação; cinco operadoras tiveram seus contratos suspensos e 12 operadoras e três consórcios encontram-se em recuperação judicial.

Em face desse cenário alarmante, conversamos com os presidentes de alguns Sindicatos que compõem a **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)** que fizeram um balanço de 2021 e falaram sobre desafios e perspectivas para o ano que está começando.

Os entrevistados desta edição são: **Mauro Artur Herszkowicz** – Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Passageiros do Interior do Estado de São Paulo (**InterUrbano**) e **FETPESP**; **Francisco Christovam** – Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (**SPUrbanuss**); **Luiz Augusto Saraiva** – Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros da Região Metropolitana de São Paulo (**SETMETRO**); **José Roberto Iasbek Felício** – Sindicato das Empresas de Transportes Urbanos e Metropolitanos de Passageiros de Guarulhos e Arujá (**GUARUSET**); **Joaquim Constantino Neto** – Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros da Região Metropolitana da Baixada Santista (**SINDSAN**); **Milena Braga Romano** – Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo do ABC (**SETCABC**) e **Gentil Zanollo Affonso** – Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (**SETPESP**). Confira a seguir.

## QUAIS FORAM AS PRINCIPAIS DIFICULDADES AO LONGO DE 2021?

**MAURO ARTUR HERSZKOWICZ** – Não foram poucos os desafios enfrentados pelo setor nos últimos dois anos. A pandemia da Covid-19 provocou uma crise sem precedentes nos transportes de passageiros, causando uma acentuada queda da demanda, alta generalizada dos insumos, como o preço do óleo diesel, as restrições operacionais e as exigências sanitárias para conter o avanço da contaminação.

As operadoras urbanas, metropolitanas e rodoviárias do estado de São Paulo amargaram, no primeiro ano da pandemia, uma queda da demanda que, em muitas localidades, atingiu 80% do total de passageiros transportados em 2019. A manutenção da quase totalidade dos veículos em circulação resultou em grave desequilíbrio financeiro, já que em boa parte dos municípios o modelo de remuneração do serviço é baseado no número de passageiros transportados e não na demanda fixada pelo poder concedente.

**FRANCISCO CHRISTOVAM** – O ano de 2021 foi totalmente atípico, principalmente com relação às condições operacionais, que se mostraram muito diferentes daquelas com as quais as empresas estavam acostumadas a lidar. As restrições sanitárias, impostas pelas autoridades médicas, provocaram a necessidade de higienização e sanitização de todos os ônibus e, também, das instalações fixas. Além disso, as mudanças nas relações entre empregados e empregadores, principalmente com a adoção do modelo de *home office*, causaram uma drástica queda da demanda de passageiros.

## “A pandemia da Covid-19 provocou uma crise sem precedentes nos transportes de passageiros”

**LUIZ AUGUSTO SARAIVA** – A pandemia da Covid-19 não arrefeceu durante o ano de 2021 como era esperado. Em decorrência, o profundo efeito deletério causado nos sistemas de transporte coletivo de passageiros a partir de meados de março de 2020 continuou gerando elevados prejuízos, uma vez que, apesar de substancial queda de receita, os órgãos gestores, de forma geral, exigiram oferta de serviço muito superior à demanda objetivando atender aos protocolos de saúde estabelecidos pelas autoridades competentes.

**GENTIL ZANOVELLO AFFONSO** – O ano de 2021 foi desafiador. A herança de 2020 foi danosa ao sistema com redução da demanda, elevação de insumos importantes como combustíveis e pneus em escala sem precedentes. Além de tudo, o combate à ilegalidade, aos transportes irregulares e clandestinos ocupou grande parte da pauta estrutural de 2021.

**JOSÉ ROBERTO IASBEK FELÍCIO** – Enfrentamos vários desafios, entre eles a dificuldade de uma comunicação mais assertiva com os nossos clientes, para tranquilizá-los, mostrando que as empresas vêm adotando todas as medi-



MAURO ARTUR HERSZKOWICZ



FRANCISCO CHRISTOVAM



JOSÉ ROBERTO IASBEK FELÍCIO

das necessárias ao enfrentamento da crise sanitária dentro dos veículos e também nos equipamentos que compõem o sistema de transportes, tais como lojas de vendas de passageiros e terminais de ônibus. Foi necessário um grande esforço que exigiu o suporte de todos os elementos digitais para a construção dessa comunicação.

**JOAQUIM CONSTANTINO NETO** – O ano de 2021 foi marcado por inúmeras dificuldades, principalmente pela redução expressiva do número de passageiros transportados em comparação com os outros anos, ao mesmo tempo em que os operadores se viram obrigados a adotar uma série de medidas de higienização e sanitização, para prevenir a propagação do vírus dentro dos veículos, e a conviver com o aumento constante dos insumos, como, por exemplo, o diesel.

**MILENA BRAGA ROMANO** – O ano de 2021 foi atípico. Ele teve início com a esperança de que, com o fim da pandemia, teríamos a retomada do crescimento econômico, o que não se confirmou. Ao contrário, novas cepas e ondas tomaram o mundo de assalto, obrigando a classe empresarial a se reinventar. E acredito que isso foi o grande mote de 2021, a capacidade de lidarmos com o imprevisto e sobrevivermos.

### QUAL O IMPACTO ECONÔMICO DECORRENTE DA PANDEMIA?

**MAURO ARTUR HERSZKOWICZ** – Pelo levantamento da NTU, endossado pela FETPESP, o déficit acumulado pelo setor no Brasil, nos últimos anos e agravado em 2020 e 2021, atingiu, pelo menos, R\$ 17 bilhões, comprometendo o processo de modernização, renovação e melhoria da qualidade dos transportes ofertados aos clientes.

Tivemos mais de 70 mil demissões de empregados e mais de 30 empresas que desistiram da prestação dos serviços, encerrando os contratos com prefeituras totalmente despreparadas para assumir essa responsabilidade de prestar os serviços de transporte à população.

No final de 2021, houve uma leve recuperação da demanda, mas que não aliviou os graves prejuízos gerados pelas restrições adotadas nesse período de pandemia.

**FRANCISCO CHRISTOVAM** – A principal consequência da queda da demanda foi a redução da arrecadação, com forte impacto no custo da operação e nos investimentos previstos nos contratos de concessão.

Em São Paulo, como a remuneração das empresas concessionárias é feita com base em valores calculados sobre o custo efetivo da produção dos serviços, a queda da arrecadação gerou alteração nos prazos das obrigações contratuais, mas foi, de certa forma, compensada com o aumento do valor do subsídio, proveniente do Tesouro Municipal.

Atualmente, com a recuperação de parte da demanda verificada no período anterior à pandemia, o poder concedente busca equilibrar a oferta com a demanda existente e ajusta o custo de produção dos serviços com valor do subsídio aprovado no orçamento municipal, para o ano de 2022.

**LUIZ AUGUSTO SARAIVA** – A pandemia causou profundos efeitos negativos no sistema de transporte coletivo de passageiros por ônibus em decorrência da abrupta queda de receita provocada pelas medidas de restrição de circulação de pessoas adotadas pelas autoridades; pela queda ou falta de renda de expressiva parcela da população, principalmente aquela usuária do transporte coletivo de passageiros; pela redução da atividade econômica e pelo consequente aumento do desemprego; e, também, pelas soluções encontradas para o desenvolvimento de atividades profissionais sem necessidade de deslocamento.

Concomitantemente, esse conjunto de fatos impôs às empresas de ônibus uma queda de receita que chegou a 75% nos primeiros meses de pandemia, com pouca variação até mais ou menos o final de 2020. Ao longo de 2021, com a intensa vacinação, com a lenta recuperação da atividade econômica e com o entendimento de que era preciso retomar a vida normal, a demanda por transporte vem aumentando lentamente e, hoje, em média, a queda de receita está em torno de 30%.

**GENTIL ZANOVELLO AFFONSO** – O impacto econômico é muito grave. Chegamos a presenciar queda de 91% no número de passageiros transportados em relação a 2019. No ano de 2021 a queda flutuou em torno de 40 a 50%. No último mês de novembro, operamos com 80% da demanda em relação a 2019.

“As empresas precisam ter saúde financeira por uns bons anos para se recuperarem das perdas”



**JOSÉ ROBERTO IASBEK FELÍCIO** – A crise financeira no setor já se alastra por alguns anos e com a pandemia agravou-se amplamente. Os aumentos substanciais dos insumos também impactam diretamente no custo do transporte por ônibus. Somente o diesel teve aumento superior a 60%. Nosso maior desafio é retomar o equilíbrio financeiro do setor, recuperar os clientes e ajustar os custos diretos do nosso negócio.

**JOAQUIM CONSTANTINO NETO** – O impacto econômico foi grande, mas não temos ainda uma definição exata, tendo em vista que a pandemia continua e outra onda do novo coronavírus se avizinha. Mas uma coisa é certa: as empresas precisam ter saúde financeira por uns bons anos para se recuperarem das perdas.

**MILENA BRAGA ROMANO** – O impacto econômico é refletido em todos os setores da economia, mas acredito que o real impacto suportado somente poderá ser quantificado quando essa pandemia for declarada extinta no mundo. Ainda estamos diante do imponderável, vendo as curvas de infecções voltarem a subir, riscos de *lockdown* ao redor do mundo, e o medo invadindo os corações.

No setor do transporte, depois de uma queda de quase 80% da demanda de passageiros transportados em 2020, tivemos um crescimento lento, mas constante, e no final de 2021 chegamos a quase 70% da demanda pré-pandemia.

#### COMO O SINDICATO E AS EMPRESAS ENFRENTARAM AS ADVERSIDADES AO LONGO DE 2021? O QUE SE FEZ PARA RECONQUISTAR OS CLIENTES?

**MAURO ARTUR HERSZKOWICZ** – Toda essa crise acabou trazendo novos desafios e oportunidades para o atri-

moramento da gestão e prestação dos serviços de transportes de passageiros. A FETPESP procurou desenvolver ações e programas em benefício das empresas operadoras de serviços públicos e de toda a coletividade.

**FRANCISCO CHRISTOVAM** – A primeira medida adotada foi trabalhar com excesso de oferta, para colocar à disposição serviços com qualidade superior, particularmente no que se refere às condições de conforto para os passageiros. Vale ressaltar que os novos veículos, que estão sendo incluídos na frota, já vêm equipados com vários itens que também oferecem mais segurança e conforto aos clientes do transporte por ônibus.

**LUIZ AUGUSTO SARAIVA** – O sindicato implementou todas as medidas possíveis para reduzir seus custos, para possibilitar a redução temporária do valor que as empresas associadas recolhem mensalmente. Inicialmente, a mensalidade associativa foi reduzida em 50%; um ano depois, em 25%, desconto concedido até o mês de dezembro de 2021.

As empresas associadas, por sua vez, utilizaram as alternativas legais que possibilitaram a redução do impacto da folha salarial, sem demissão de trabalhadores; renegociaram financiamentos, postergando os pagamentos e definindo novos prazos; recorreram aos bancos para despesas correntes etc.

Paralelamente, adotaram medidas efetivas para oferecer conforto e segurança ao usuário. Assim, implementou-se criterioso monitoramento da lotação dos ônibus; o embarque passou a estar condicionado à utilização de máscara; ao fim de cada viagem, adotaram-se a sanitização e a limpeza pormenorizada dos veículos.



LUIZ AUGUSTO SARAIVA



MILENA BRAGA ROMANO

**GENTIL ZANOVELLO AFFONSO** – O sindicato procurou ofertar o maior número possível de informações, estudos, análises e pesquisas em tempo real, em busca de avaliar as variações de mercado (que se tornaram praticamente imprevisíveis em face da pandemia).

Destacamos também a ampliação da comunicação com nossos clientes, os avanços em tecnologia e a promoção de seminários técnicos e *webinars* sobre temas relevantes para o setor como a Euro 6/Proconve 8.

Ressalta-se que a união das empresas em torno do sindicato foi fundamental para encontrar e compartilhar soluções de viabilidade para a manutenção do serviço prestado à sociedade, sempre com garantia de segurança, eficiência e conforto.

Atravessar o ano de 2021 mantendo as operações de maneira eficiente, segura e com qualidade foi fundamental, demonstrando compromisso com a sociedade e respeito. Mesmo partindo com um único passageiro, as empresas do serviço regular demonstraram a diferença entre o legal e o clandestino, entre o responsável e o anárquico aventureiro.

**JOSÉ ROBERTO IASBEK FELÍCIO** – Atuamos arduamente em frentes essenciais para a nossa sobrevivência e apesar das adversidades o transporte de passageiros ofertado por nossas operadoras não parou.

A forma de adaptação aos diversos cenários impostos pela pandemia e a força de reorganização dos nossos colaboradores foram essenciais para a manutenção do serviço nas cidades onde as empresas operam, o que destaco como o fator mais relevante nesse contexto. Entretanto, reorganizar e readequar equipamentos e a estrutura humana a essa realidade ainda é um desafio.

Com foco sempre no cliente, estamos fazendo ajustes operacionais e técnicos, para entregar um serviço cada dia melhor. Para a cidade de Guarulhos, por exemplo, foram adquiridos 50 novos ônibus com ar-condicionado, fato até então inédito.

**JOAQUIM CONSTANTINO NETO** – Para enfrentar as adversidades, buscamos reposicionar a frota e os horários, de acordo com oferta e demanda. E, para reconquistar os

clientes, estamos constantemente procurando melhorar a oferta e atendê-los cada vez melhor. Além disso, intensificamos os cuidados com a limpeza e higienização não só dos ônibus, mas também das garagens e agências de vendas de passagens. Entretanto, apesar de todas as dificuldades, uma grande conquista foi conseguir encerrar o ano cumprindo todas as obrigações trabalhistas. Outro grande feito, chegar até 2022!

**MILENA BRAGA ROMANO** – Na tentativa de baixar os custos diante da abrupta queda de demanda, o setor se socorreu de algumas medidas governamentais, como trabalho remoto, suspensão e redução de jornada de trabalho. Acordos coletivos foram realizados para permitir banco de horas, o que não era prática do setor. Algumas empresas realizaram PDV, como forma de baixar o custo da folga de pagamento; as empresas municipais, como a de São Bernardo do Campo, tiveram um auxílio do município; e as operadoras metropolitanas contaram com subsídio do Estado.

Com relação aos clientes – foco das decisões e orientações do Sindicato – a diretriz foi mostrar que era seguro andar de ônibus. Higienizações nos veículos a cada viagem, obrigatoriedade do uso de máscaras dentro dos coletivos e um efetivo trabalho de comunicação visual nos ônibus e terminais, com avisos institucionais e educativos sobre as medidas de prevenção ao novo coronavírus, foram algumas das ações colocadas em prática.

#### QUAIS SÃO AS EXPECTATIVAS E MAIORES DESAFIOS PARA 2022?

**MAURO ARTUR HERSZKOWICZ** – O maior desafio será reconquistar os passageiros, recuperar uma demanda que deixou de utilizar os serviços de transportes pela adoção do trabalho de *home office* ou pela opção por outras modalidades de deslocamento, muitas delas irregulares do ponto de vista legal e de segurança operacional.

**FRANCISCO CHRISTOVAM** – O momento que se aproxima será, sem sombra de dúvida, repleto de novos conceitos e de novas exigências que demandarão também novas respostas a questões que não estão ainda totalmente formuladas ou reformuladas pelo poder concedente ou

**“A união das empresas em torno do sindicato foi fundamental para encontrar e compartilhar soluções de viabilidade para a manutenção do serviço prestado à sociedade”**

pelas empresas concessionárias. As mudanças devem representar, certamente, a necessidade de identificar os atributos cotejados pelos clientes e usuários, na escolha do tipo de transporte a ser utilizado para os seus deslocamentos diários. Para o ano de 2022, há uma grande expectativa no setor com relação às discussões que devem ser feitas, em função da tramitação do Projeto de Lei que trata do Marco Regulatório.

**LUIZ AUGUSTO SARAIVA** – São tímidas as perspectivas para 2022. Com efeito, em face da previsão do pífio crescimento econômico que tem sido divulgada pela imprensa especializada com base na opinião de renomados economistas, os indícios são de mais um ano de muita dificuldade para o setor de transporte coletivo de passageiros por ônibus, com previsão de inevitável encolhimento das empresas.

O crescente desemprego, apesar da lenta retomada da atividade econômica, prenuncia menor demanda por sistemas de transporte coletivo de passageiros e, por consequência, a necessidade de repensar o serviço que é oferecido atualmente. Esse será, sem dúvida, um grande desafio para os próximos anos.

**GENTIL ZANOVELLO AFFONSO** – As perspectivas são de uma recuperação lenta. A retomada de alguns setores como turismo, lazer, viagens a negócios será fundamental para reaquecer o mercado. Ampliaremos os esforços na disseminação do conhecimento e amplo atendimento aos nossos associados.

Estaremos atentos à chegada de novas variantes da Covid-19 e ao comportamento das autoridades sanitárias.

## “São tempos desafiadores, mas que nos deixam mais fortes”

Com isso, poderemos colaborar ainda mais nos aspectos de segurança dos passageiros. Outro fator de atenção será o impacto da política na economia, em um ano eleitoral. O país precisa de segurança jurídica e credibilidade para o mercado investir de forma consistente e sustentável.

**JOSÉ ROBERTO IASBEK FELÍCIO** – Nosso maior desafio é retomar o equilíbrio financeiro do setor, recuperar os clientes e ajustar os custos diretos do nosso negócio. Temos também um grande desafio que são os investimentos em renovação de frota, a qual acabou ficando represada neste período de pandemia.

**JOAQUIM CONSTANTINO NETO** – Estamos aguardando a retomada da economia, de modo que consigamos recuperar os passageiros que viajam a trabalho, uma vez que já houve um aquecimento nas viagens a lazer, principalmente no último mês de dezembro. Entretanto, o grande desafio continua sendo adequar a oferta à demanda.

**MILENA BRAGA ROMANO** – Diferentemente do ano de 2021, em que tínhamos a perspectiva de que a pandemia seria arrefecida, hoje estamos mais desconfiados e atentos. Ainda assim, esperamos, com nossos pés fincados no chão, que a partir do mês de março haja a retomada gradativa da demanda de passageiros, bem como de todos os setores produtivos, garantindo a retomada do crescimento econômico do País.



JOAQUIM CONSTANTINO NETO



GENTIL ZANOVELLO AFFONSO

## QUE LIÇÕES A PANDEMIA TROUXE PARA O SETOR?

**MAURO ARTUR HERSZKOWICZ** – Temos certeza de que só com a soma de esforços das três esferas de governo – federal, estaduais e municipais – é que conseguiremos superar as adversidades e oferecer um serviço de transportes de passageiros com a qualidade e a segurança que os clientes demandam e merecem.

**FRANCISCO CHRISTOVAM** – O setor já passou por outros momentos difíceis (claro que nada comparável com a atual crise), mas fica evidente a necessidade de prestar mais atenção às novas exigências dos usuários dos serviços de mobilidade urbana, principalmente com relação às questões de segurança, conforto, confiabilidade e regularidade.

Outra lição importante foi a constatação de que o passageiro não pode mais bancar, sozinho, o custo da operação e das gratuidades, impostas por lei, sem a devida cobertura financeira. Assim, torna-se urgente separar a tarifa pública (preço da passagem, paga pelo usuário) da tarifa técnica, que representa o valor da remuneração devida às empresas operadoras pela prestação dos serviços.

**LUIZ AUGUSTO SARAIVA** – A pandemia da Covid-19 significou para o setor o aumento da intensidade da luz vermelha que já estava acesa há alguns anos. A queda da demanda, apesar do aumento da oferta do serviço, é um fenômeno que vem ocorrendo sistematicamente há pelo menos duas décadas. E qual é a consequência do aumento da oferta de serviço concomitantemente com demanda em queda? Aumento do custo operacional, necessidade de tarifa maior, fuga do usuário.

As ações adotadas pelas autoridades para combater a pandemia, principalmente as de restrição de circulação de pessoas, escancararam essa realidade e forçaram os empresários, os parlamentares e, em alguns poucos casos, os prefeitos, que são os responsáveis pelo serviço, a pelo menos discutir as possibilidades, objetivando implementar o que a lei de mobilidade urbana já prevê desde 2012. Essa discussão, felizmente, cada vez mais intensa no País, pode ser a salvação de tão importante serviço de utilidade pública, sem dúvida o mais utilizado em qualquer cidade brasileira.

**GENTIL ZANOVELLO AFFONSO** – Eventos dessa magnitude sempre deixam reflexões. O aprendizado cabe a cada setor, quando buscam soluções para superar a crise. O novo comportamento social ainda não está definido, estamos em uma fase de transição de regras, novas leis, estado excepcional de calamidade, e tudo isso sem previsibilidade. As empresas associadas ao SETPESP encontram

no sindicato amplo apoio jurídico, técnico, operacional, educacional e institucional, o que será fundamental em toda a jornada que virá pela frente.

**JOSÉ ROBERTO FELÍCIO IASBEK** – A pandemia evidenciou que o modelo atual de remuneração da grande maioria dos contratos de transporte público de passageiros está ultrapassado e necessita urgentemente ser atualizado. Há décadas prevalece um modelo em que o risco da demanda é do operador, que depende exclusivamente da tarifa como única fonte de remuneração. Ocorre que a cada dia o número das gratuidades é cada vez maior e crescente, enquanto o número de passageiros pagantes transportados é exatamente o contrário, ou seja, menor e decrescente.

Em razão disso, a solução é modernizar a remuneração dos contratos para que ela passe a ser pelo custo operacional e por quilômetro, independentemente da variação do número de passageiros transportados, mantendo, dessa forma, uma estabilidade nas receitas e permitindo que as empresas, por exemplo, se planejem em relação aos investimentos necessários, ao invés de viverem permanentemente em busca de reequilíbrio e de sobrevivência.

**JOAQUIM CONSTANTINO NETO** – Foi uma dura lição, e tivemos que nos adequar rapidamente. Os custos foram mantidos, só que com uma receita menor. Além disso, tivemos um aumento no absenteísmo e no número de afastamentos de funcionários. Em contrapartida, buscamos caminhos para resolver essa equação, e a solução foi simplificar as empresas, com junção de garagens e agências, compactando os serviços.

**MILENA BRAGA ROMANO** – Foram dois anos de novos aprendizados e muitas perdas. Como disse um amigo, foi um período em que nos reinventamos, nos preservamos e, ainda que contrariados, cedemos para preservar aqueles que amamos. São tempos desafiadores, mas que nos deixam mais fortes.

A vida que conhecemos, não existe mais... Trabalho virou *home office*, reuniões viraram *call*, liberdade virou *lock down*, os bares e restaurantes viraram *delivery* e a maquiagem virou máscara.

Mesmo diante desse cenário de caos, em meio a essa turbulência que foram os anos de 2020 e 2021, continuamos a empreender, trabalhar e buscar soluções para passar pela crise. Temos muito do que nos orgulhar, pois demos o nosso melhor diante de tantas adversidades. É por isso que acredito que vamos superar essa crise, com galhardia, união e muito trabalho. 🚩

# SERVIÇO REGULAR DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E O RESPEITO À SOCIEDADE

N

o ano de 2020, no pico da pandemia, mesmo com queda de 91% no volume de passageiros transportados, as empresas regulares de transporte público rodoviário de passageiros operaram ininterruptamente, cumprindo todos os horários com regularidade, frequência e segurança sanitária. Durante o ano de 2021, os níveis de demanda ficaram em torno de 55% do movimento em relação a 2019. Além disso, houve aumento expressivo, sem precedentes, do custo de insumos básicos como combustíveis, peças de reposição e pneus, investimentos adicionais em equipamentos e produtos desinfetantes para a segurança e higiene contra a Covid-19.

Mesmo com essas imensas dificuldades operacionais e de equilíbrio econômico, a sociedade foi respeitada e teve seu direito garantido em um transporte seguro, regulado, eficiente, moderno e confiável.

No sentido diametralmente oposto, durante os piores momentos da pandemia, os autointitulados “fretamentos colaborativos” simplesmente não funcionaram. Nisso está a diferença entre compromisso e aventura, entre constitucionalmente essencial e serviço sob conveniente demanda.

Já as empresas regulares mantiveram os serviços com excelência, segurança, fiscalização, introdução de inovações tecnológicas nos ônibus e mais conforto para os passageiros. Desde o momento da busca digital pelos destinos até o momento do embarque, os passageiros foram apoiados e tiveram, em tempo integral, o suporte necessário.

A retomada da economia, a flexibilização do estado de calamidade pública, a vacinação ampliada e o retorno das atividades econômicas refletiram imediatamente no setor. Dezembro alcançou a demanda de 80% no volume de passageiros em comparação a 2019. As empresas regulares iniciaram recontrações de colaboradores em diversas áreas operacionais, retomaram projetos estruturantes e aumentaram os investimentos em sistemas de inteligência de mercado.

A garantia de uma operação legal, segura, moderna e confortável fez com que o passageiro retomasse suas viagens com absoluta tranquilidade. A ilegalidade nos transportes, que infelizmente cresceu em função da grave crise econômica, está sendo duramente combatida e cabe ao poder público atuar rigidamente. Apoiamos integralmente a atuação das fiscalizações nas estradas, acompanhamos atentamente as decisões da justiça e parabenizamos o Legislativo com a recente aprovação do PL 3819/2020, que trouxe uma evolução ao regramento nos serviços de transporte de passageiros.

A inovação é necessária e sempre bem-vinda, a segurança é prioridade, tudo isso com regramento e respeito às leis, conforme o serviço público essencial requer. A anarquia travestida de liberdade econômica é danosa à sociedade, não encontra respaldo nas práticas ESG e não oferece sustentabilidade em seu modelo econômico.

Em especial no final de ano, as famílias estão ávidas pelo reencontro, pelo lazer de suas férias ou, principalmente, pelo convívio social, ato intrínseco do ser humano. Como sempre, por mais de 100 anos, somente as empresas regulares de transporte de passageiros puderam garantir a viagem segura, com toda tecnologia embarcada e muito conforto para os passageiros. Nos piores momentos atendemos, com extrema qualidade, toda a sociedade e vamos continuar na incansável busca pela excelência nos serviços prestados aos nossos passageiros. Que 2022 seja um ano de retomada e muito ânimo e saúde para todos! 🇧🇷



**GENTIL ZANOVELLO AFFONSO**

é presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP)

# EURO 6 E OS IMPACTOS PARA O TRANSPORTE COLETIVO

*SETPESP discute a adoção de nova tecnologia capaz de reduzir a emissão de poluentes no ar em até 90%, mas com impacto na saúde financeira das operadoras, já tão abaladas em função da crise do novo coronavírus*

V

isando reduzir as emissões de gases poluentes e de ruído dos veículos automotores pesados novos de uso rodoviário, o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), por meio da resolução n.º 490, de 16 de novembro de 2018, estabeleceu a Fase P8 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), correspondente à norma europeia Euro 6. Trata-se de um conjunto de regras regulamentadoras sobre emissão de poluentes para motores a diesel, que passa a vigorar a partir de 1º de janeiro de 2023, e que especifica os limites máximos de emissão para gases de escapamento, ruído e partículas.

O atendimento à legislação possibilitará reduzir a emissão dos poluentes no ar em até 90%, mas certamente terá um impacto no preço dos veículos, afetando diretamente as operadoras de transporte coletivo, que há anos vêm amargando fortes prejuízos, decorrentes de uma série de fatores, como a queda de demanda e a falta de subsídios, agravados com a crise deflagrada pela pandemia do novo coronavírus.

Há uma verdadeira corrida contra o tempo das montadoras, que vêm trabalhando para atender às imposições da legislação. Com o objetivo de discutir os avanços da indústria e esclarecer as empresas de transporte de passageiros sobre as principais mudanças do Proconve 8, o **Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP)** reuniu, no mês de novembro, em um seminário técnico digital, executivos das seguintes entidades: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), Associação Nacional de Fabricantes de Ônibus (FABUS), Scania, Volvo, Mercedes-Benz e da Volkswagen, que apresentaram as soluções e inovações dos motores e combustíveis na era Euro 6/Proconve 8.

Na abertura do evento, o **presidente do SETPESP, Gentil Zanollo Affonso**, destacou a relevância da discussão do tema para a indústria do transporte, tendo em vista que a matriz energética passa por importantes mudanças de regulamentação da Euro 5 para Euro 6 a partir de 2023.



## FABUS, CENÁRIO PREOCUPANTE

O presidente da Associação Nacional de Fabricantes de Ônibus (FABUS), Ruben Antonio Bisi, ao fazer um balanço da situação do setor de transporte, ressaltou que o segmento nunca esteve tão debilitado e sem perspectiva de uma retomada total em curto prazo, agravado agora com a questão da norma Euro 6.

“Esse cenário preocupa a FABUS, uma vez que os ônibus terão um equipamento a mais, com conseqüente aumento de peso, que pode gerar redução da capacidade dos veículos; aumento de temperatura, que exige novas ventilações e a necessidade de redução de ruídos, entre outros, que a engenharia precisa resolver e que implicam aumento dos custos no produto final”, desabafou o executivo.

O momento é de preocupação, tendo em vista que as operadoras, por várias razões, estão debilitadas para arcar com esse custo adicional, acrescentou Bisi. “Tentamos prorrogar a data – superinadequada – da entrada em vigor da regra Euro 6, prevista para janeiro de 2023, mas não obtivemos êxito. Temos assim uma tempestade perfeita, já que nas cidades veremos mais uma grande quebra de operadoras, correndo, inclusive, o risco de milícias e clandestinos assumirem o transporte de passageiros e a população ficar à mercê de um serviço desorganizado!”

Diante desse cenário, o executivo disse que a FABUS está trabalhando em várias frentes, visando diminuir os custos dos transportadores. Ele também defendeu investimentos

em um programa de renovação da frota de ônibus e caminhões velhos, que ainda rodam com versões antigas do sistema Euro que, além de poluírem, são inseguros para a sociedade. Trata-se do programa Renovar, há tempos em discussão no País.

Para Bisi, a solução para as questões da emissão de poluentes na atmosfera seria a retirada de circulação dos veículos antigos que poluem e são defasados tecnologicamente e a prorrogação da entrada em vigor da norma Euro 6. “A descarbonização é problema do estado e não pode cair no colo do transportador”, enfatizou.



## ANFAVEA, INVESTIMENTOS MACIÇOS

Segundo o vice-presidente da ANFAVEA e diretor de Assuntos Corporativos do Grupo Volvo América Latina, Alexandre Parker, a indústria automotiva nunca investiu tanto como no P8, para se adequar ao cumprimento das demandas legais, que terá um controle mais rígido.

Parker explicou que a nova fase engloba questões como combustível – a homologação deverá ser feita com B7, conforme regulamentação da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP); durabilidade – as montadoras deverão assegurar o padrão de emissões por 700 mil quilômetros ou sete anos, o que vier primeiro; emissões de escapamento – passam a ter limites mais restritivos, novos ciclos de teste e limites por número de partículas. O sistema de diagnóstico de bordo (OBD) também fica mais rigoroso.



Além disso, acrescenta o vice-presidente, há a exigência da medição das emissões em tráfego real (RDE), no ato da homologação, para verificação dos gases de escape, com ensaios que reproduzem condições urbanas, rurais e rodoviárias e durante a vida útil do veículo (ISC) – duas novidades.

O executivo também destacou a necessidade de novos hardwares e softwares e a questão dos ruídos, que dá um grande salto, tendo em vista que, além da necessidade da redução dos limites, o procedimento de medição também passa por mudanças, e a responsabilidade por assegurar os níveis indicados estará nas mãos dos encarregadores.

Para atender aos parâmetros mais rígidos, serão necessários uma fusão entre as tecnologias de Recirculação de Gases da Exaustão (EGR) e a de Redução Catalítica Seletiva (SCR); equipamentos para medição de partículas; atualização do banco de testes e, conseqüentemente, haverá um aumento na tara, em função do peso da tecnologia. “O controle será mais rígido e as montadoras estão fazendo investimentos pesados para se adequarem.”

Finalizando, Parker pontuou que “a norma Euro 6 exige uma tecnologia mais robusta, que demanda maior desenvolvimento do que já foi feito em outras fases e investimentos nunca vistos em tecnologia veicular para atender a demandas legais”.

## VWCO, FOCO NA SUSTENTABILIDADE DO CLIENTE

O gerente de Marketing do Produto da Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO), Bruno Schonhorst, explicou que a adoção do Proconve P8 beneficiará toda a população, uma vez que propiciará as seguintes reduções por mg/kWh: 72% de HC; 80% de NOx; 50% de PM e 60% de NH3 (PPM). “Além disso, a norma Euro 6 oferecerá mais conforto para o motorista no dia a dia em função da redução de ruídos.”

Questionado sobre um possível aumento do peso, Bruno disse que haverá um incremento, mas não representativo, diante da capacidade do veículo. Quanto à manutenção, explicou que não haverá muita diferença do sistema Euro 5 e que a grande mudança será o pós-tratamento. Já sobre o preço, esclareceu que a expectativa é de um aumento da ordem de 10 a 20%, no máximo.



Argumentou, entretanto, que a VWCO, além de atender à legislação e contribuir para reduzir a emissão de poluentes, está atenta à sustentabilidade do negócio do cliente e vem buscando soluções capazes de causar menor impacto nas operadoras. Bruno destacou também que, em 2023, cem por cento dos produtos comercializados pela marca devem atender ao Proconve P8.

Já o gerente de Engenharia Powertrain da VWCO, Rodrigo Santos, alertou para a necessidade da manutenção dos tanques de abastecimento, que deve ser feita regularmente, de modo que evite a contaminação.

Nesse sentido, o **Despoluir – Programa Ambiental do Transporte**, desde 2016, disponibiliza às operadoras a “Avaliação da Qualidade do Diesel” (AQD). A ação aborda, de maneira ampla, uma análise do combustível contido no tanque de armazenamento das garagens de ônibus e caminhões. Assim, é possível, por meio de testes sucintos e rápidos, identificar a presença de impurezas e se as especificações estão de acordo com as definidas pela Agência Nacional do Petróleo, Biocombustíveis e Gás Natural (ANP).



## VOLVO, VANTAGENS E BENEFÍCIOS

Durante o encontro, o gerente de Engenharia de Vendas da Volvo na América Latina, Gilcarlo Prosdocimo, destacou que o sistema de pós-tratamento Euro 6 não aceitará diesel com alto teor de enxofre, exigindo o uso do diesel S10. Dentre as vantagens e benefícios do Proconve P8, destacou:

- Comunicação de motores, caixas de câmbio e plataforma eletrônica nos caminhões;
- Melhora do consumo de combustível em relação ao Euro 5;
- Veículo com maior inteligência, não permitirá ao motorista acelerar mais do que ele precisa;
- Redução do custo de manutenção preventiva com a extensão dos intervalos de troca de óleo;
- Aumento no isolamento acústico do motor pela nova demanda de ruído de 80dB para 76dB.



## SCANIA, COMPROMISSO GLOBAL COM A REDUÇÃO DE POLUENTES

A Scania, que tem o compromisso global de reduzir 50% de CO2 em todas as suas operações e 20% de CO2 em todos os produtos até 2025, também participou do encontro técnico, apresentando as várias soluções da empresa com foco na sustentabilidade.

No segmento de ônibus, a marca oferece ao mercado sua linha de veículos urbanos cujos motores são movidos a gás natural ou biogás e atendem às normas de emissão Euro 6. De acordo com a marca, são dois modelos de motores, similares aos motores a diesel, que não apresentam nenhuma diferença para o condutor, com a vantagem de o combustível ser mais econômico, ter um abastecimento rápido (20 minutos), oferecer menos ruído e uma autonomia de mais de 300 quilômetros.

“O biometano é uma fonte combustível renovável, sustentável com estabilidade tarifária e com menor agressão ao meio ambiente, explicou o gerente de Vendas e Soluções de Mobilidade, Celso Mendonça, acrescentando que tanto o gás natural como o biometano serão fundamentais na transição energética em substituição ao diesel.

Já o gerente de Pré-Vendas da Scania, Paulo Genezini, acrescentou que a tecnologia precisou evoluir para atender a essa nova demanda da norma Euro 6, em que os parâmetros ficaram bem mais rigorosos, exigindo motores e novas opções tecnológicas. Destacou também a necessidade de mais sensores, filtros e tecnologia embarcada.



## MERCEDES-BENZ, NOVAS TECNOLOGIAS E GRANDES DESAFIOS

Para o diretor de Vendas e Marketing da Mercedes-Benz do Brasil, Walter Anversa Barbosa, não há como falar em novas tecnologias, sem pensar em grandes desafios, especialmente no Brasil, onde tanto as indústrias como os operadores não contam com apoio e incentivo dos poderes públicos. “Toda tecnologia tem ônus e bônus”, afirmou.

Com relação aos benefícios da norma Euro 6, destacou a redução dos custos governamentais com saúde e a melhoria da qualidade do meio ambiente com a redução da emissão de poluentes. Citou ainda o impacto da elevação do preço final do veículo em um momento desfavorável para o setor, que passa por dificuldades decorrentes da covid-19, que afetou de forma agressiva a saúde financeira da indústria de ônibus e os operadores.

Walter alertou, entretanto, que, “apesar desse cenário, a Mercedes-Benz está se preparando para o sistema a Euro 6 e as empresas de transportes também devem estar preparadas”. 🚐



# FETPESP LANÇA PROGRAMA COM FOCO NOS JOVENS EMPRESÁRIOS

*Iniciativa visa integrar e capacitar jovens empresários do transporte de passageiros para um mercado em constante evolução*

0

setor de transporte coletivo de passageiros vem passando ao longo dos últimos anos por uma situação crítica, desencadeada por vários fatores e agravada, nos dois últimos, pela pandemia do novo coronavírus. O momento exige disrupção, inovação e criatividade para encarar e superar os constantes desafios. É hora de união e de comprometimento!

Nesse sentido, a **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)** tem buscado incessantemente desenvolver projetos com o intuito de apoiar as empresas e dar ao setor ainda mais visibilidade, conscientizando empresários, gestores e comunidade sobre a importância do transporte de passageiros para a economia.



Partindo dessa premissa, a Federação anunciou no dia 12 de dezembro, durante uma reunião, que contou com a presença de empresários do setor e dos 30 gestores de todas as unidades operacionais do SEST SENAT em São Paulo, o lançamento da **Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Transporte de Passageiros**. A iniciativa visa ampliar a participação dos jovens empresários, sucessores das empresas de transportes de passageiros, que fazem parte da Federação e dos sindicatos que a compõem.

De acordo com a **vice-presidente do Conselho de Inovação da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) e diretora de Comunicação da Viação Paraty, Luciana Herszkowicz**, a “semente” para o segmento de passageiros foi plantada há três anos quando ela tomou conhecimento da iniciativa de sucesso no transporte rodoviário de cargas, por parte do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (SETCESP). “Fiquei muito entusiasmada com a iniciativa, que abrange proatividade, novas soluções e inovações, todas ligadas aos jovens empresários, sucessores ou não, das empresas familiares que operam o transporte de passageiros.”

A Comissão de Jovens surgiu no setor de cargas com o objetivo de capacitar, integrar e promover o networking entre os jovens executivos, filhos, netos ou não, dos empresários atuais, visando promover soluções e inovações, beneficiando, assim, o setor, acrescenta Luciana.



## CONSTRUÇÃO CONJUNTA

“Queremos que a construção da Comissão de Jovens no transporte de passageiros seja feita em conjunto com todos os seus integrantes”, explica Luciana. “O passo inicial está sendo dado neste momento, com os empresários aqui presentes indicando os jovens empresários e executivos que atuam no segmento ou em áreas específicas e importantes para o setor.”

A partir dessa indicação, de acordo com a diretora, será criada uma única célula estadual, que constituirá o primeiro grupo de jovens empresários. No segundo semestre de 2022, quando a célula estiver fortalecida e o programa mais robusto, a ideia é ramificá-la, ou seja, ter uma para cada sindicato que compõe a Federação.

“Essas células serão compostas de comitês, que deverão indicar ações, palestras, eventos, workshops, seminários técnicos etc., para serem discutidos dentro do grupo e depois replicados em eventos, como esse promovido pela FETPESP”, acrescenta Luciana.

A Comissão será composta de profissionais de até 42 anos (filhos, sobrinhos e netos de empresários do setor) e terá, entre outras atribuições, a organização de atividades em prol do setor, a participação em eventos personalizados e a discussão de temas como: inovação, sustentabilidade, inclusão, tecnologia, legislação, além da rotina administrativa e operacional da operação do transporte público.

O cronograma de atividades para 2022 já foi estabelecido e ficou assim definido: janeiro – composição do grupo e de seus comitês e criação da célula estadual; fevereiro – realização do primeiro workshop do grupo; março – proposição da chapa para escolha dos presidentes do Conselho; abril – eleições e definições da agenda para 2022.

Graças a sua relevância e importância, o projeto conta com o apoio da Mercedes-Benz, que contribuirá para a promoção do contínuo desenvolvimento das habilidades dos participantes, incentivando e proporcionando encontros, atividades e o *networking* necessários para impulsionar ainda mais os resultados à frente dos negócios da família.

Os empresários que queiram indicar o seu representante e garantir que sua empresa e seu sucessor tenham acesso ao que há de novo e importante no futuro do transporte de passageiros devem utilizar o QR ao lado para preencher o formulário de indicação.



# BALANÇO POSITIVO, APESAR DA CRISE



**D**urante a reunião de lançamento da Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Transporte de Passageiros, o **presidente da FETPESP, Mauro Artur Herszkowicz**, fez um breve balanço das atividades realizadas pela entidade ao longo dos dois últimos anos, destacando que o setor viveu situações inimagináveis e que os desafios ainda serão grandes.

“Esses dois últimos anos de enfrentamento da pandemia da Covid-19 escancararam uma crise sem precedentes no setor de transportes de passageiros, com acentuada queda da demanda, alta generalizada dos insumos, como o preço do óleo diesel, restrições operacionais e exigências sanitárias obedecidas pelas empresas operadoras para conter o avanço da contaminação”, lembrou Mauro.

De acordo com levantamento da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), endossado pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do

Estado de São Paulo (FETPESP), o déficit acumulado pelo setor no Brasil, nos últimos anos e agravado em 2020 e 2021, atingiu, pelo menos, R\$ 17 bilhões, comprometendo todo um processo de modernização, renovação e melhoria da qualidade dos transportes ofertados aos clientes.

## DESAFIOS E OPORTUNIDADES

Segundo o presidente, o transporte de passageiros, de maneira geral, vem passando por grandes mudanças. Entretanto, apesar das adversidades, a crise trouxe desafios e oportunidades para o aprimoramento da gestão e prestação dos serviços de transportes de passageiros, levando a FETPESP, entidade com sete anos de existência, a desenvolver ações e programas que buscam beneficiar as operadoras de serviços públicos e toda a coletividade.

Dentre as ações destacam-se os esforços da entidade, ainda no início da pandemia, para vacinação prioritária dos mo-

toristas dos transportes de passageiros e renegociação dos financiamentos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Em 2021, a FETPESP também participou ativamente, com a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) e com a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), das discussões sobre a redação de um marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que propõe um novo modelo de contratação e remuneração dos serviços de transportes de passageiros, com transparência, controle, qualidade e produtividade, por meio de ações a serem adotadas pelas três esferas de governo – federal, estaduais e municipais – que possam recuperar e tornar sustentável o transporte público, no pós-pandemia.

Destaca-se também o trabalho do Despoluir – Programa Ambiental do Transporte, sob gestão da FETPESP no estado de São Paulo, que realizou mais de 17 mil avaliações ambientais da frota operacional ao longo de 2021, com 97,25% de aprovação, promovendo o controle da emissão de poluentes e a melhoria da qualidade do ar. Para esse trabalho, um dos principais parceiros foi o Serviço Social do Transporte (SEST) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT), fundamental na busca pela sustentabilidade dos transportes.

Como parte do programa Despoluir, a FETPESP instituiu, em 2021, o Movimento Cidade Verde, uma forma de reconhecer os municípios paulistas comprometidos com a manutenção de uma frota menos poluente. No segundo semestre de 2021, as cidades de Araraquara e São José do Rio Preto receberam o Selo de Cidade Verde, com mais de 95% da frota veicular inspecionada e aprovada.

## PARCERIAS E PROGRAMAS

A FETPESP, filiada à Confederação Nacional de Transportes (CNT), desenvolveu nos últimos dois anos parcerias e programas que beneficiam as empresas do setor, além de patrocinar cursos como o Básico de Gestão de Transporte, oferecido pela ANTP, e a primeira pesquisa setorial salarial do segmento.

Além disso, firmou parceria com a Palqee, empresa inglesa de tecnologia de privacidade e proteção de dados, para orientar seus associados sobre o processo de adequação à Lei nº 13.709/2018 – Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) e sobre os possíveis impactos sobre o tratamento de dados pelas empresas de transportes coletivos.



Um acordo com a empresa CAEPTOX, para a realização do exame toxicológico obrigatório para os profissionais do transporte de passageiros por ônibus, proporcionou inúmeros benefícios para as empresas associadas aos Sindicatos vinculados à FETPESP, como: emissão de vouchers para a realização do exame toxicológico em todo o estado de São Paulo; melhor custo x benefício; melhor qualidade e maior rapidez; e facilidade na gestão, entre outros.

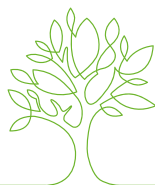
## SEST SENAT, GRANDE ALIADO

Em um cenário marcado por tantas incertezas e dificuldades, o SEST SENAT teve um papel fundamental para a capacitação e o aperfeiçoamento dos profissionais do transporte. Por isso, mesmo em plena crise, o sistema foi expandido no estado de São Paulo, com a inauguração das unidades do SEST SENAT nas cidades de Osvaldo Cruz, Votuporanga, Praia Grande, Ourinhos, Assis e Atibaia. Estão em implantação unidades na cidade de São Carlos e na zona sul da cidade de São Paulo, em Santo Amaro.

Mauro destacou, ainda, a criação de um canal da FETPESP no YouTube; a inclusão de uma coluna da entidade no jornal O Estado de São Paulo; uma participação maior nas redes sociais e o apoio aos trabalhos de combate ao transporte ilegal.

Por fim, encerrando o ano de 2021, a FETPESP lançou a Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Transporte Rodoviário de Passageiros, um programa que visa ampliar a participação da nova geração de empresários na organização de atividades em prol do setor e na discussão dos principais temas do momento, como sustentabilidade, tecnologia e inclusão social.

Apesar de todas as ações colocadas em prática nos últimos dois anos, entretanto, ainda há muito que se fazer, tendo em vista que “inovações batem à porta”, acrescentou o empresário, lembrando que – se aprovado – o marco legal pode mudar a realidade do transporte. 🚩



# FETPESP ENTREGA O SELO DE CIDADE VERDE PARA SÃO JOSÉ DO RIO PRETO

*Título conferido pelo Despoluir reconhece o esforço do município em prol da melhoria da qualidade do ar*

0

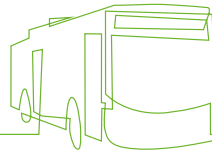
o município de São José do Rio Preto, no interior de São Paulo, recebeu no dia 19 de novembro o selo do Movimento Cidade Verde, do Despoluir – Programa Ambiental do Transporte, oferecido pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) em reconhecimento ao esforço das operadoras de transporte público coletivo para a preservação da qualidade de vida da população e do meio ambiente.

O Despoluir tem o objetivo de estimular o controle das emissões de poluentes, promovendo a melhoria da qualidade do ar, bem como o crescimento sustentável das empresas operadoras. Em São José do Rio Preto foram vistoriados 100% dos ônibus das empresas Circular Santa Luzia, Pevê-Tur, Expresso Itamarati e Cometa, com aprovação superior a 95%. No ano de 2021, mesmo diante da pandemia do novo coronavírus, foram aferidos 245 veículos com apenas duas reprovações, comprovando, dessa forma, o comprometimento das empresas e o bom estado dos veículos disponibilizados para a prestação dos serviços de transporte de passageiros.



PREFEITO EDINHO ARAÚJO RECEBE O SELO CIDADE VERDE AO LADO DOS VEREADORES BRUNO MOURA E DO CABO JÚLIO DONIZETE





O Selo Cidade Verde é uma forma de reconhecimento a municípios que conseguem aferir toda sua frota de transporte de passageiros e, assim, obter aprovação superior a 95%. “O objetivo é ampliar a abrangência e efetividade no diagnóstico da emissão de gases veiculares na atmosfera”, explica o **consultor técnico do Programa, João Carlos Sanches Pereira**. “Para isso, contamos com o comprometimento das prefeituras municipais e das empresas de transporte público por ônibus.”

A cidade de São José do Rio Preto, considerada uma das melhores do País para se viver, de acordo com dados do Índice de Desafios da Gestão Municipal (IDGM), foi a segunda a receber o selo, entregue ao prefeito Edinho Araújo. O primeiro município a participar do projeto Cidade Verde foi Araraquara, que recebeu o selo de reconhecimento no dia 5 de agosto, entregue pelo presidente da FETPESP, Mauro Artur Herszkowicz, para quem o Despoluir é um importante programa que, com o estímulo a um transporte limpo, eficiente e sustentável, beneficia as cidades e toda a sociedade.

### **SOBRE O DESPOLUIR**

O Despoluir – Programa Ambiental do Transporte, desenvolvido pela Confederação Nacional do Transporte CNT e pelo Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT), realiza, desde 2007, atividades práticas em parceria com a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), que visam solucionar os impactos ambientais advindos do transporte. Ao longo da sua trajetória, foram mais de 3,4 milhões de avaliações veiculares ambientais, atendendo a mais de 55 mil transportadores, incluindo-os em ações de responsabilidade ambiental e contribuindo para a melhoria da qualidade do ar, especialmente nos grandes centros urbanos.



GENTIL ZANOLLO, PRESIDENTE DO SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS NO ESTADO DE SÃO PAULO – SETPESP, FALA SOBRE A IMPORTÂNCIA DA INICIATIVA

### **SÃO JOSÉ DO RIO PRETO, DESTAQUE NA PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE**

Localizado a noroeste do estado, a 442km da capital, São José do Rio Preto é uma cidade com um importante entroncamento rodoviário, cortada pelas rodovias BR-153, Washington Luís e Assis Chateaubriand. A população estimada para 2020, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, é de cerca de 460 mil habitantes, o décimo segundo mais populoso de São Paulo e o 52º do País.

É um dos principais polos industriais, culturais, educacionais e de serviços do interior de São Paulo. Os excelentes resultados da área de educação colocaram São José do Rio Preto como a 2ª melhor entre as maiores cidades do País, de acordo com estudo da consultoria de gestão Macroplan, intitulado “Os Desafios da Gestão Municipal”, divulgado em fevereiro de 2020. O levantamento considerou as 100 maiores cidades brasileiras, todas com mais de 250 mil habitantes.

São José do Rio Preto destaca-se também na proteção ao meio ambiente, premiada como a melhor gestão ambiental do estado (prêmio Município Verde Azul), por duas vezes consecutivas. 🏆

AUTORIDADES E EMPRESÁRIOS DO SETOR TRANSPORTADOR PRESTIGIAM O EVENTO PROMOVIDO PELA FETPESP



# CONEXÃO RH E O EMPODERAMENTO FEMININO NO TRANSPORTE

*SEST SENAT apresenta casos de sucesso com foco na atuação feminina*

0

SEST SENAT, ao longo de 2021, promoveu vários workshops dentro do projeto **Conexão RH**, com foco no debate de temas pertinentes à gestão de pessoas nas empresas do setor de transporte. Merece destaque o *webinar Empoderamento Feminino, da Gestão à Operação*, promovido pelas unidades operacionais Santo André, Vila Jaguara, Parque Novo Mundo, Fernão Dias, Guarulhos e Atibaia.

Durante o encontro virtual foram apresentados casos de sucesso do protagonismo do sexo feminino no segmento transportador. O projeto *VeZ & Voz – Mulheres no TRC*, por exemplo, é um movimento criado pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (SETCESP), com o intuito de valorizar as mulheres que atuam no setor de transporte rodoviário de cargas (TRC) e também fomentar o crescimento profissional da figura feminina dentro do segmento e atrair novos talentos para o setor.



Segundo a **presidente executiva do SETCESP, Ana Jarrouge**, as mulheres começaram a atuar no TRC a partir dos anos 90, quando as funções deixaram de ser essencialmente operacionais e se tornaram também táticas e estratégicas. “Hoje as mulheres estão não só na área administrativa de forma bem representativa, mas também nos setores operacionais, conferindo cargas e dirigindo caminhões por longas estradas; entretanto, ainda há um longo caminho a ser percorrido”, enfatizou.

O Vez & Voz vai além e visa criar uma rede de apoio e incentivo para discutir outros assuntos que permeiam os diversos universos femininos como autoconhecimento, relacionamento, maternidade, saúde, beleza e todos os desafios inerentes às mulheres, dos 18 aos 80!

## MULHERES NA DIREÇÃO

O **diretor de Gente e Cultura do Grupo JSL, Mauro Gustavo Cardoso**, contou que a empresa de logística conta com 25 mil colaboradores e que 12% desse total é ocupado por mulheres, dos quais 1,5% desempenha a função de motorista, apresentando melhores resultados no consumo de combustível do que o sexo oposto.

Para propiciar melhores condições de trabalho para esse público, a JSL montou um grupo de trabalho pensando em cada passo da jornada das novas motoristas. “Para isso, ouvimos aquelas que já atuavam nas empresas e, com base nessa escuta, promovemos vários ajustes como a adoção de novos uniformes e a adequação de banheiros e armários. Além disso, instituímos a figura de ‘padrinhos/madrinhas’ para acompanhar e auxiliar as *trainees* e desenvolvemos um plano detalhado para trabalhar assuntos de maior dificuldade no início de carreira como: mecânica, elétrica e o trabalho de manobristas”, esclareceu o diretor.

Recentemente, o Grupo lançou o programa Mulheres na Direção, que tem como objetivo promover treinamentos teóricos e práticos para capacitar mulheres que queiram trabalhar como motoristas ou operadoras na empresa de logística.

Já a **gerente de Recursos Humanos do Grupo JCA, Simone Poubel**, explicou que 16% do quadro funcional do Grupo é composto de mulheres, que ocupam os mais diversos cargos de estratégia, liderança, direção de veículos (1%) e de mecânica, entre outros, e que de 2020 para cá aumentou o número de recrutamento do sexo feminino como motoristas de ônibus nas linhas curtas. “Buscamos inserir mulheres em cargos até então só ocupados por homens e valorizamos a sua carreira”, destacou Simone.

## APOSTA NA DIVERSIDADE

O **DHL Supply Chain**, operador logístico global, mantém o programa Mulheres na Estrada, que visa aliar diversidade e sustentabilidade, promovendo, assim, um ambiente de trabalho inclusivo para atingir o potencial máximo de criatividade e eficiência.

Segundo a **gerente de Recursos Humanos da DHL, Cristiane Azevedo Arenola Moura**, a iniciativa tem como foco contratar mulheres para veículos elétricos, reforçar a diversidade dentro do time de transporte e despertar o orgulho de pertencimento. “Para que isso fosse uma realidade, precisamos adaptar todo o nosso processo seletivo”, pontuou.

Dentre os diferenciais do programa, Cristiane destaca o plano de contratação rápida, focado no negócio, de 32 mulheres; a divulgação interna do programa e o apoio recebido dos colaboradores; o *benchmark* com o SEST SENAT e o aumento da retenção de talentos. “Hoje 46% da frota elétrica é dirigida por mulheres”, enfatiza.


## SOBRE O CONEXÃO RH

O SEST SENAT lançou em 2021 o projeto Conexão RH voltado para o setor transportador. A iniciativa visa fortalecer a gestão de Recursos Humanos por meio de encontros virtuais regionais, com foco em integração, cooperação e desenvolvimento.

Por meio de workshops *on-line* que conectam o SEST SENAT e as transportadoras, o Conexão RH promove a exposição e a análise de temas relevantes para o mundo corporativo. Um deles é a agilidade de resposta para questões atuais de importância fundamental para as empresas e os seus colaboradores: como estar preparado para lidar com a rapidez das mudanças e das novas necessidades no mundo corporativo?

O evento também propicia aos gestores de RH a oportunidade de compartilharem boas práticas, experiências, ferramentas de RH e insights importantes para o mundo dos negócios.

Desde junho de 2021, o Conexão RH já realizou diversos encontros em todo o Brasil. Cada um deles foi pensado de acordo com a realidade e as necessidades das empresas da região e, para isso, o SEST SENAT contou com o comprometimento e a expertise das suas Unidades Operacionais.

Entre os temas já discutidos no Conexão RH, estão: a integração entre os setores da empresa; a gestão de pessoas e a arte de cuidar em tempos de pandemia; as melhores práticas no setor de transporte; e os desafios do RH e a valorização do colaborador. 

# O QUE É BIG DATA?

B

ig data é uma das maneiras eficazes para analisar os hábitos de consumo dos clientes. Isso porque graças a ele é possível prever alguns comportamentos dos consumidores.

O resultado dessa tecnologia é um impacto de US\$ 274 bilhões gerados, segundo um levantamento feito pela empresa alemã especializada em dados de mercado, a Statista.

A compreensão dessa tecnologia e as possibilidades de uso no dia a dia da empresa de transportes, por parte do gestor, é, portanto, crucial para que a empresa consiga acompanhar as tendências e, por que não, facilidades de mercado promovidas pelas novas tecnologias.

O big data é um termo da tecnologia da informação usado para ressignificar grandes volumes de dados, cuja relevância não está necessariamente ligada à quantidade de dados armazenados, mas ao uso que se faz desses dados, assim como sua organização.

Estima-se que até 2020 o volume de investimentos no mundo digital cresceu cerca de 40% com relação aos anos anteriores, segundo dados revelados pelo estudo *A universe of Opportunities and Challenges*, da consultoria EMC.

Ainda nesse mesmo estudo foi apontado o volume de dados digitais de 988 Exabytes, o que equivale a 40 Zettabytes ou ainda 40 trilhões de Gigabytes.



## PARA QUE SERVE O BIG DATA?

Esse imenso volume de informações denominado big data precisa de uma aplicação prática para ter validade. E tem. A consultoria McKinsey realizou no ano de 2015 um estudo no qual revelou vários possíveis usos para o big data.

Ainda sobre esse estudo, a consultoria destaca cinco principais usos do big data. São eles: transparência na informação, possibilidade de armazenar dados a fim de otimizar sazonalidades, aprimorar a relação com clientes, analisar dados para auxílio nas tomadas de decisão. Por fim, a quinta possibilidade do big data seria gerar novos produtos e serviços. Como, por exemplo, com dados obtidos é possível criar a manutenção proativa – que ocorre antes mesmo de ser possível notar falhas.

O big data, portanto, serve pra que o gestor consiga ter uma visão e administração mais assertiva em sua tomada de decisões, visto que se baseará em dados relevantes da operação.

## COMO FUNCIONA O BIG DATA NA PRÁTICA?

O big data funciona basicamente com três pilares: coleta, análise e gerência. Mas, para saber utilizar os dados, é preciso entender como esses dados fluem dentro da empresa e integram-se em cada setor. Aliás, a coleta somente faz sentido e funciona com a integração de dados.

O big data, quando bem planejado, funciona de maneira que otimize a gestão, levando a empresa a alcançar seus objetivos. Isso começa na integração de informações.

### ⊕ INTEGRAÇÃO E COLETA

- Uma empresa do ramo de transportes precisa saber de onde vêm seus dados. Assim, o gestor conseguirá definir perfis e padrões de consumo que ajudarão a melhor gerir a empresa.
- Uma boa fonte de alimentação de dados são os dispositivos inteligentes, tais como sistemas de gestão de venda de passagens, por exemplo, que permitem a análise nos mais diversos PDVs em tempo real.
- Evidentemente, mídias sociais são sempre boas formas de gerar dados do público que a empresa alcança em termos de marketing.
- Por fim, sistemas de gestão integrada (ERP) e dados em nuvem também são excelentes fontes de big data.

### ⊕ ANÁLISE

- O big data dá à empresa grande potencial competitivo. Contudo, a análise dos dados provenientes da coleta precisa ser criteriosa e focada nos objetivos de curto, médio e longo prazo para o negócio.
- A análise assertiva desses dados amplia a capacidade de decisões assertivas por parte do gestor. Afinal, ele estará tomando decisões com base em números concretos que realmente refletem a situação da empresa, que se torna mais lucrativa, pois sua operação tem maior previsibilidade.

### ⊕ GERÊNCIA

- O big data sem um bom gerenciamento não é capaz de dar resultado à empresa. Por isso, além de ter uma boa coleta e análise assertiva, o gestor necessita de uma boa ferramenta de gestão integrada.
- Os sistemas de gestão são os responsáveis por integrar os dados para coleta e análise entre todos os setores da empresa. Na prática, isso significa que o gerenciamento de big data é tão importante quanto o gerenciamento da empresa em si.

## QUANDO SURTIU O CONCEITO DE BIG DATA?

A história do termo big data surgiu entre as décadas de 1960 e 1970, à ocasião dos primeiros bancos de dados do mundo. Esses bancos de dados foram construídos em países como Estados Unidos da América, por exemplo.

Somente no ano de 2001, entretanto, é que o termo foi oficialmente cunhado. À época, a Gartner, empresa líder no ramo de pesquisa e aconselhamento empresarial, criou a definição que até hoje é utilizada. Nesse aspecto, a história do big data se iniciou poucos anos antes de o conceito se popularizar.

Antes disso, porém, na década de 1990, a Nasa já fazia uso de big data. Mas foi somente com o advento das mídias sociais e, conseqüentemente, do maior acesso à internet por todos, que o big data passou a chamar mais atenção de empresários em todo o mundo.

## TRÊS DICAS PARA APLICAR O BIG DATA

Com o uso do big data é possível expandir a experiência e agregar valor aos clientes da transportadora. São três as dicas para isso:

### 1 MANUTENÇÃO PREDITIVA

Dados potencialmente passíveis de estruturação e histórico podem ajudar na manutenção da frota. Informações como ano do veículo, marca, última data de manutenção e capacidade de carga, por exemplo, colaboram com as informações sobre manutenção preditiva.

### 2 EFICIÊNCIA OPERACIONAL

A operação em si é uma das áreas sobre as quais o big data tem maior influência. É possível analisar individual e coletivamente o desempenho dos que estão na operação, antecipar demandas sazonais e melhorar o quadro gerencial, graças aos dados integrados.

### 3 FRAUDE

Com o big data é possível identificar mais facilmente operações que fujam do padrão normal. Concomitantemente, pode-se agregar e analisar informações para relatórios mais minuciosos que identifiquem mais facilmente qualquer anormalidade ou, simplesmente, que estabeleçam o padrão de normalidade.

A segurança digital é uma pauta de grande preocupação para gestores do mundo inteiro. Investir em segurança digital é também uma das possíveis funcionalidades do big data.

## O QUE SÃO OS Vs DO BIG DATA?

Na história do big data muito se fala sobre os cinco “Vs” que compõem sua estrutura. São eles:

- **Veracidade:** diz respeito à qualidade dos dados, pois devem refletir a realidade e ser confiáveis.
- **Valor:** refere-se ao valor que o big data agrega à empresa e aos clientes.
- **Velocidade:** diz respeito à taxa de velocidade com que os dados são processados.
- **Volume:** refere-se à quantidade de dados propriamente dita.
- **Variedade:** refere-se ao fato de poderem ser dados estruturados (tradicionais), não estruturados ou semiestruturados (áudio, vídeo etc.). Esses dados precisam de um pré-condicionamento que dê sentido à análise e ao gerenciamento.

## POR QUE ESSE CONCEITO É IMPORTANTE?

O big data não trata apenas de um grande volume de dados soltos. Trata-se de uma ferramenta muito importante na estratégia e no planejamento gerencial de uma empresa.

Dentro de uma transportadora, além de o big data funcionar como um agente de fiscalização de desempenho individual, os dados também possibilitam agregar valor aos clientes e à própria empresa. A transportadora pode, inclusive, descobrir novas formas de pensar e fazer negócios.

Assim, permite que os dados sejam cruzados e integrados, propiciando uma visão mais ampla da operação. Dessa maneira, o gestor consegue tomar decisões mais inteligentes para a empresa.

## QUAL A DIFERENÇA DE BIG DATA E BUSINESS INTELLIGENCE?

O objetivo do big data é criar novas maneiras de armazenar e gerenciar os dados gerados e coletados, enquanto o business intelligence (BI) tem objetivos mais focados e específicos, tais como gerenciamento, monitoramento e filtragem dos dados.

Em termos gerais, o big data seria o material bruto dos dados, ao passo que o business intelligence (BI) é o processo pelo qual os dados passam para que cheguem à mão do gestor de forma mais sucinta e legível possível. São, portanto, estratégias de análise de dados complementares entre si.

## QUAL A RELAÇÃO DO ERP E O BIG DATA

Como dito anteriormente, o big data diz respeito ao alto fluxo de dados e o BI é uma forma de “filtrar” esses dados de forma que fiquem legíveis para o gestor. Por fim, essas tecnologias são ferramentas que precisam de um lugar para estarem coexistindo e demonstrando as informações. Ou seja, as funcionalidades precisam estar em um sistema que as comporte. Esse sistema pode ser um sistema de gestão integrada, o ERP.

Os softwares de gestão integrada são especialistas em ferramentas de gestão processual. Resumidamente, são eles que conseguem reunir todos os dados relevantes e gerar relatórios detalhados sobre a operação.

Em outras palavras, o ERP integra os dados de BI, por exemplo, e consegue mostrar para o gestor os indicadores de desempenho de determinado veículo ou setor em datas específicas ou de acordo com a necessidade. Esses dados podem ficar armazenados para posteriores consultas e comparações.

ERP, big data e BI são todas ferramentas que auxiliam o gestor no que diz respeito à análise de desempenho da empresa.

## QUEM TRABALHA COM BIG DATA?

Esse conceito é o futuro dos negócios, um futuro não tão distante, na verdade. E, como força propulsora de gestão, cada vez mais profissionais lançam mão desse recurso para otimizar os negócios.

### ANALISTA DE DADOS

É o responsável por fazer as análises para obter as informações de interesse da empresa. Analista de dados é, portanto, aquele que interpreta os dados.

### ADMINISTRADOR

Administrador, dentro da ideia de big data, seria o responsável por gerenciar o banco de dados. Ou seja, ele configura, monitora e atualiza o DBA.

### DESENVOLVEDOR

Desenvolvedor de banco de dados é o responsável por cuidar da programação das especificações. Sendo assim, ele estabelece e revisa os códigos. Também promove os testes sempre que necessário.

Esses profissionais podem estar presentes nas mais diversas áreas de atuação comercial, inclusive em órgãos governamentais. Afinal, tudo gera dados. E todos os dados podem ser utilizados para melhorias no serviço prestado. Ele pode ser utilizado em:

### BANCOS

A tecnologia pode ser utilizada para relatar possíveis fraudes fiscais, assim como gerenciar os riscos de crédito.

### OPERADORAS DE SAÚDE

As operadoras de saúde utilizam esse recurso no registro e gerenciamento das informações dos pacientes. Por exemplo, exames realizados, consultas, sazonalidade etc.



### MANUFATURA

Atua na área da indústria de manufatura como um otimizador da eficiência de produção. Graças à análise de dados, os métodos de fabricação podem ser melhorados, assim como a qualidade dos produtos e entrega final ao cliente.

### VAREJO

Dados relevantes sobre os hábitos de consumo dos clientes são revelados pelo big data no varejo. Isso pode melhorar a relação da empresa com os clientes, assim como pode ajudar na administração de recursos para melhor o atendimento da demanda.

### EMPRESAS DE TRANSPORTE

O setor de transportes se beneficia muito do big data, tanto na integração dos setores, promovida pelo ERP, quanto na análise de dados internos de desempenho e externos de consumo dos clientes.

### COMO USAR O CONCEITO DE BIG DATA NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO?

O transporte rodoviário se beneficia muito do big data, quando bem utilizado e direcionado. Por meio do BI, é possível identificar o desempenho de cada veículo da frota, cada motorista, períodos de maior gasto com combustível e qual carro está usando mais combustível.

Dito isso, o BI precisa estar dentro de um sistema que o comporte e reflita os dados reais de desempenho da frota. Assim, o gestor pode tomar decisões estratégicas com base em dados e números reais.

Dados sobre contas a receber, pagar e inadimplentes auxiliam o setor financeiro da empresa. Do mesmo modo, controle de vendas, receita e faturamento também podem ser controlados juntamente com outros dados acerca da *performance* da frota, como custo por quilômetro, combustível utilizado, índices de manutenção por veículo, entre outros comparativos.

A Praxio possui BI específico para o setor de transporte rodoviário através do ERP Globus, com sistema nativo, como só uma empresa com mais de trinta anos no setor poderia ter.

O BI do Globus permite a criação de painéis de indicadores de performance e qualidade variados, garantindo a eficiência na análise dos dados da operação. 🚀



FONTE: [HTTPS://BLOG.PRAXIO.COM.BR/O-QUE-E-BIG-DATA-CONFIRA-COMO-FUNCIONA-E-3-DICAS-PARA-APLICAR/](https://blog.praxio.com.br/o-que-e-big-data-confira-como-funciona-e-3-dicas-para-aplicar/)

# DESPOLUIR PARTICIPA DA EXPOSIÇÃO BUS BRASIL FEST

*Evento contou com veículos antigos e novos, mostrando a evolução do transporte coletivo sobre pneus*



Uma verdadeira viagem no tempo, onde veículos antigos se misturam a modernos ônibus dotados de alta tecnologia, atrai a cada ano mais admiradores. Este ano não foi diferente. A 15ª edição **Bus Brasil Fest – BBF**, que mostra a evolução do transporte coletivo sobre pneus, reuniu um grande número de pessoas, que tiveram a oportunidade de conhecer um pouco mais sobre 150 ônibus de diferentes épocas. A exposição, que faz parte do calendário oficial de eventos da cidade de São Paulo, foi realizada no último mês de dezembro, no Pacaembu, em São Paulo.







O **Despoluir – Programa Ambiental do Transporte**, sob a gestão da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo – FETPESP, marcou presença no evento. Durante todo o dia, uma viatura do Despoluir e consultores técnicos estiveram no local apresentando o Despoluir, que tem como foco estimular o controle das emissões de poluentes da frota de ônibus do estado de São Paulo e a promoção da melhoria da qualidade do ar.



A **Rádio Ônibus** – um estúdio itinerante, montado dentro de um micro-ônibus - com programação on-line sobre os fatos mais relevantes do setor transportador, também esteve presente prestigiando a iniciativa e fazendo a cobertura do BBF.

Já a **SPTrans** levou à BBF os ônibus que representam seu compromisso com inovações tecnológicas, meio ambiente e responsabilidade social. Durante o evento, o público pode entrar nos veículos, tirar fotos e descobrir curiosidades sobre o desenvolvimento do transporte coletivo por ônibus na cidade ao longo dos anos.

Os visitantes puderam conhecer os ônibus elétricos a bateria e veículos que aceitam pagamento por aproximação (NFC) e por QRCode. Um dos ônibus iluminados que circularam pela cidade levando o clima de Natal também esteve em exposição.

Atenta às medidas e procedimentos de combate à violência contra a mulher, a SPTrans participou também com um ônibus adesivado com o tema da campanha “Ponto Final ao abuso sexual nos ônibus de SP”. O trólebus ACF Brill, do Acervo Itinerante do Museu dos Transportes Públicos Gaetano Ferolla e que faz parte da história de São Paulo, foi outra atração da feira.

A **Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU)**, marcou presença com veículos de empresas que operam os sistemas intermunicipais por ela gerenciados. Por meio das operadoras parceiras, a EMTU levou ao evento ônibus de variados modelos para que o público pudesse conhecer de perto seus detalhes, entrar nos veículos e tirar fotos. Foram apresentados carros dos Consórcios Unileste, Intervias, Bus + , Internorte, Anhanguera e Metra.

As empresas participantes emprestaram seus veículos para mostrar não só seus ônibus, mas para demonstrar todo o investimento feito no sistema de transporte por meio dos modelos de suas carrocerias e serviços aprimorados.

## SOBRE A BBF

Há 20 anos um sonho se tornou realidade. Em 15 de dezembro de 2001, em São Paulo, no pátio da garagem da Redenção Turismo, nascia a BusBrasil Fest, com nove ônibus expostos e 60 visitantes. O evento cresceu e depois de 20 anos se tornou a maior exposição de ônibus antigos e novos da América Latina, com o recorde, este ano, de 180 veículos expostos.

A 15ª edição do BBF/2021, organizada pelo Portal do Ônibus, contou com o apoio institucional da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), da EMTU, da SPTrans e do SPUrbanuss, entre outros. “Apesar das dificuldades e tristezas decorrentes da pandemia do novo coronavírus, o evento se superou e foi um sucesso, que muito agregou ao setor viário, à própria cultura e à história da busologia, trazendo alegria e muitas lembranças”, destaca **Juverci de Melo das Neves, do Portal do Ônibus.**



LÍVIO ANTÔNIO GIOSA, PRESIDENTE  
DA ASSOCIAÇÃO PAULISTA VIVA

# DESFILÉ DE ÔNIBUS ANTIGOS MARCAM COMEMORAÇÃO DOS 130 ANOS DA AVENIDA PAULISTA

*Evento chamou a atenção de quem passava pela via mais famosa da capital*

A

Avenida Paulista, cartão postal da capital paulista, comemorou no dia 8 de dezembro 130 anos. Para marcar a data, a Associação Paulista Viva (APV) desenvolveu, em conjunto com a iniciativa privada, uma série de atividades comemorativas que se estenderam durante a primeira quinzena do mês de dezembro. Apresentação de coral, desfile, exposição fotográfica da via, ação de revitalização urbana, tour arquitetônico e ambiental foram algumas das atividades preparadas para festejar a data.

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), sediada no icônico Conjunto Nacional, situado no coração da Paulista, apoiou o evento, que contou com um desfile de carros e ônibus antigos. Os veículos deram um show à parte na via mais famosa de São Paulo. A Rádio Ônibus – um canal de transmissão de rádio e vídeo com foco no modal ônibus – esteve presente acompanhando toda a parada e fazendo a cobertura jornalística do evento, que também teve a participação do famoso ônibus Flecha Azul, da Viação Cometa, totalmente revitalizado, e do ônibus do Colégio Dante Alighieri, uma Carbrasa Jardineira, entre outros.

De acordo com o livro *Paulista Símbolo da Cidade*, de Ignácio de Loyola Brandão, quando foi inaugurada, em 8 de dezembro de 1891, a Avenida Paulista não tinha ainda uma única construção, apenas diversos terrenos uniformes, rodeados por uma cerca de arame de três fios, calçadas e duas pistas, ladeadas por árvores como magnólias e plátanos. Ali circulavam bondes puxados a burro, tílburis, cavaleiros e carruagens. Era a avenida mais larga e imponente da cidade e a primeira inteiramente planejada e destinada a um fim específico: ser elegante. E mantém esta qualidade até os dias de hoje.


O idealizador foi Joaquim Eugênio de Lima, um uruguaio, formado em agronomia na Alemanha, residente em São Paulo e casado com uma brasileira. O lugar escolhido foi o chamado espigão central, que corre na direção do morro do Jaraguá, e com boa parte recoberta por mata virgem, o Caaguaçu.

### PAULISTA VIVA

Visando preservar a avenida mais famosa de São Paulo, um grupo de empresários criou, no final dos anos 1980, a Comissão Paulista Viva, mais tarde transformada em Associação Paulista Viva. Trata-se de uma organização da sociedade civil sem fins lucrativos, que trabalha pela melhoria da qualidade de vida, preservação, segurança e valorização da região da Avenida Paulista.

Seu trabalho consiste em estimular ações de relevância social e incentivar a cultura e a arte em todas as suas manifestações, contribuindo para a conservação e o enriquecimento do patrimônio histórico e cultural da região e da cidade de São Paulo.

Fundada oficialmente em 10 de dezembro de 1996, a entidade foi presidida até 2001 por Olavo Setúbal, quando passou a ser administrada por outros voluntários: empresários e executivos de grandes organizações. Atualmente, é presidida por Lívio Antônio Giosa.

Em 2003, foi certificada pelo Ministério da Justiça como Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP), e, em 2015, foi reconhecida como Instituição Cultural pela Secretaria da Cultura – Governo do Estado de São Paulo. 





# ÔNIBUS ILUMINADOS, UMA TRADIÇÃO!

*Veículos decorados celebraram a chegada do Natal,  
levando alegria e encanto para os passageiros*

0

s ônibus natalinos já viraram uma tradição de Natal. A cada ano que passa cresce o número de operadoras que com muito carinho iluminam e decoram os seus veículos, proporcionando um espetáculo único por onde passam. Este ano não foi diferente.

A São Paulo Transporte (SPTrans), por exemplo, em parceria com a Gato Preto, Santa Brigida, Spencer, Norte Bus, Sambaiba, Metrôpole, Transunião, Upbus, Ambiental, Express, Pêssego, Allibus, Via Sudeste, Movebuss, Mobibrasil, Grajaú, A2 Transportes, Gatusa, KBPX, Campo Belo, Transcap, Transppass, Alfa Rodobus, decoraram 70 coletivos, que circularam pelas ruas de todas as regiões da capital, levando para a população o espírito festivo do Natal e do Ano Novo. Além disso, em algumas linhas de ônibus foi possível encontrar motoristas vestidos de Papai Noel.



O tradicional ônibus iluminado da **Viação Águia Branca** circulou pelas estradas brasileiras, percorrendo mais de 120 cidades localizadas no Espírito Santo, Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Sergipe, Alagoas e Pernambuco. Em sua 8ª edição, a campanha, que este ano teve como tema “Reencontros de Natal”, atraiu muitos olhares ao longo do trajeto. Ao todo, três ônibus foram decorados com mais de 1.100 metros de lâmpadas de LED cada, proporcionando um brilho diferenciado aos veículos.



Os ônibus de diversas linhas gerenciadas pela **Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU)** também receberam iluminação especial com lâmpadas LED. Na região do Alto Tietê, as operadoras Radial e Alto Tietê Transportes, do Consórcio Unileste, incluíram em sua frota três ônibus com decoração natalina, que circularam nos municípios de Suzano, Mogi das Cruzes, Guararema, Biritiba Mirim Itaquaquecetuba, Poá, Salesópolis e São Paulo. Os veículos operaram em diversas linhas intermunicipais, para que passageiros de diferentes regiões pudessem embarcar no clima natalino, tirar fotos e passear com a família.



Na Região do ABC, cinco ônibus iluminados e adesivados com tema natalino decoraram as ruas por onde passaram. Os motoristas das empresas **Next** e **Metra** que operam o transporte da região, vestidos de Papai Noel ou Mamãe Noel distribuíram balas para as crianças que embarcavam nos ônibus.

Na Região Metropolitana de Sorocaba, onde a EMTU opera com 89 linhas, a concessionária **Rápido Luxo Campinas** incluiu em sua frota um ônibus que recebeu iluminação especial com lâmpadas LED, que circulou em diversas linhas intermunicipais para que passageiros de diferentes regiões pudessem embarcar no clima natalino, tirar fotos e passear com a família.

Os moradores da **Região Metropolitana de Campinas** também puderam apreciar quatro veículos iluminados em diversas linhas nos municípios de Hortolândia, Sumaré, Campinas e Valinhos, operadas pelo **Consórcio BUS+**.

Já os passageiros da **Baixada Santista** tiveram ao longo do mês de dezembro as luzes especiais enfeitando o **Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT)** e quatro ônibus da **BR Mobilidade** que atendem a Santos, São Vicente, Guarujá, Praia Grande, Peruíbe e Bertioxa.


### SOLIDARIEDADE EM MOVIMENTO

A **EMTU** também lançou uma campanha em 13 municípios de diferentes regiões metropolitanas para arrecadar brinquedos e alegrar o Natal de crianças com deficiência ou em situação de vulnerabilidade social atendidas pelo Instituto Gabriele Barreto Sogari.

Já a **Alto Tietê Transportes** e seus funcionários fizeram um mutirão para a arrecadação de brinquedos. Na véspera de Natal, mais de 400 crianças dos bairros carentes de Biritiba Mirim foram presenteadas, graças à união e ao empenho da empresa e de seus colaboradores.



O **Grupo Belarmino** arrecadou mais de oito toneladas de alimentos não perecíveis, que foram distribuídos para 21 instituições que ajudam pessoas carentes nas diversas cidades onde as empresas do grupo têm garagens.

A Campanha “Natal Solidário” contou com doações feitas pelos colaboradores das unidades do grupo, com a intenção de alegrar as festas de fim de ano de famílias carentes, que sofreram com este período prolongado de pandemia da Covid-19. Cada unidade escolheu uma entidade assistencial local para receber as doações. 

# VIAÇÃO PARATY PROMOVE CAMPANHA COM FOCO EM SEUS CLIENTES



*Iniciativa visa a uma aproximação maior da operadora com seu público cativo*

O modal ônibus tem uma legião de admiradores, verdadeiros aficionados por esse tipo de transporte. Para muitos, essa paixão começa logo cedo. Esse é o caso de Gabriel Caique Batista Silvério, um menino de três anos que mora em Araraquara e é apaixonado por coletivos. O garoto, que deseja ser motorista de ônibus quando crescer, teve o seu sonho de conhecer bem de perto “o veículo verdinho abacate” e toda a estrutura da Viação Paraty, graças a um projeto implantado pela empresa denominado “Transportando Sonhos Paraty”.

A iniciativa visa aproximar mais a operadora dos seus clientes, bem como humanizar o atendimento e presentear os passageiros cativos que cotidianamente viajam usando os serviços urbanos e intermunicipais da companhia. “O nosso objetivo é levar alegria e realização para os nossos clientes, para retribuir a preferência, a parceria de cada um deles e a confiança depositada na empresa que diariamente transporta milhares de vidas”, explica a **diretora de Comunicação da empresa e idealizadora da campanha, Luciana Herszkowicz.**

A ideia foi inspirada em uma campanha de um banco americano, que homenageia seus clientes. “Assim, surgiu o *Transportando Sonhos Paraty*, pois acreditamos estar transportando muito mais que clientes, transportamos vida... sonhos”, acrescenta Luciana. Para participar da campanha, os interessados devem preencher um formulário, indicando os seus sonhos, que são analisados e selecionados pela equipe interna da Paraty.

O primeiro contemplado da campanha – que engloba todas as cidades onde a empresa atua (Araraquara, São Carlos, Matão, Ibaté, Rincão, Guariba, Jau, Araras e região) – foi o garoto Gabriel. Seu pai Breno Silvério, segurança predial, escreveu para a empresa, perguntando se poderia levar seu filho para conhecer a “casa do ônibus”, maneira pela qual o menino, carinhosamente, chama a garagem da Paraty.

O garoto e seu pai foram convidados a conhecer toda a garagem: a área administrativa, a manutenção, a funilaria, o museu de ônibus antigos e a operação e, finalmente, a andarem no *verdinho abacate*, o ônibus de característica urbana da empresa. Gabriel



ganhou um crachá e se sentiu integrante da operadora. Pôde ocupar a cadeira e brincar de motorista, fingindo que dirigia o ônibus. Depois, andou no veículo sentado na cadeira do cobrador e, em seguida, entrou em todos os ônibus que queria e com os quais sonhava.

Ao término da visita, o menino foi presenteado com um ônibus miniatura da empresa, caneca e mochila personalizada. Já o seu pai recebeu um relógio exclusivo da Paraty. 🚩

ABRATI

# SUA SEGURANÇA VALE MAIS

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



# Sintonize sempre com a gente!



-  [www.radioonibus.com](http://www.radioonibus.com)
-  [YouTube.com/radioonibus](https://www.youtube.com/radioonibus)
-  [Google Play - Rádio Ônibus](https://play.google.com/store/apps/details?id=com.radioonibus)
-  [radioonibusapp.com](https://www.radioonibusapp.com)



**RÁDIO ÔNIBUS**  
[www.radioonibus.com](http://www.radioonibus.com)