

# ônibus<sup>SOU</sup>



REVISTA DA FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE SÃO PAULO  
MARÇO/ABRIL, 2022. EDIÇÃO 33

## CONSTANTE EVOLUÇÃO

*A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), em um cenário marcado por constante evolução, vem buscando contribuir não só para a modernização do setor de transporte, mas também para a superação dos inúmeros desafios enfrentados no dia a dia*

### INOVAÇÃO

FETPESP realiza primeira pesquisa salarial do setor

### ENTREVISTA

Francisco Christovam, novo presidente-executivo da NTU

### RESPONSABILIDADE SOCIAL

Girobus, projeto itinerante da Viação Paraty leva cultura, lazer e saúde para a população

### ARTIGO

Um novo modelo de contratação

**PRODATA**  
mobility Brasil

# 3.0

ATENDIMENTO  
TECNOLOGIA  
INOVAÇÃO

Modernidade na  
entrega de soluções  
de mobilidade,  
âgeis, conectadas  
e integradas.



[prodatamobility.com.br](http://prodatamobility.com.br)

# 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.

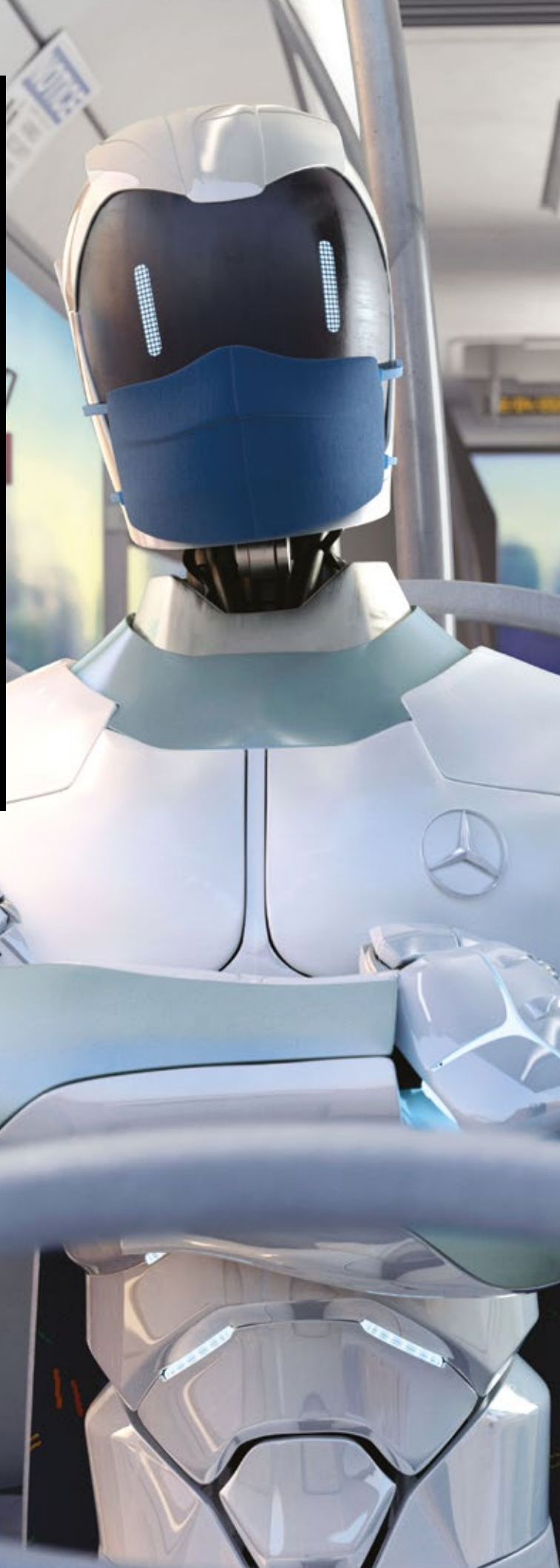
[www.mercedes-benz.com.br](http://www.mercedes-benz.com.br) | CRC: 0800 970 9090

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

**Mercedes-Benz**  
Referência em ônibus.



Juntos salvamos vidas.



# CONSTANTE EVOLUÇÃO

Vivemos em um mundo em constante evolução e incertezas que exige novas maneiras de encarar os desafios e de se adaptar aos diferentes cenários. As mudanças são inevitáveis e precisamos nos adaptar a elas. Partindo desse princípio, a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) vem buscando, dentro de um contexto marcado por inúmeras dificuldades e agravadas em decorrência da pandemia do novo coronavírus, diversificar a sua atuação, oferecendo aos sindicatos a ela vinculados e às empresas associadas uma gama de novos serviços, visando contribuir não só para a modernização do segmento, mas também para a superação e o enfrentamento dos inúmeros desafios que o setor enfrenta no dia a dia.

Somente no segundo semestre de 2021, a Federação realizou duas pesquisas inéditas no segmento que vão subsidiar as operadoras de transporte público coletivo com importantes informações. Os resultados de ambas foram divulgados no último mês de março para as empresas participantes. A pesquisa sobre salários buscou informações na área de Recursos Humanos de 23 empresas e seu resultado contribuirá para o alinhamento da remuneração com o mercado e servirá de base para a contratação e retenção de talentos.

Já a pesquisa sobre o grau de adequação do setor à Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) elencou os principais problemas enfrentados pelas organizações para que haja um alinhamento a esse novo cenário, e vem servindo de base para que a entidade dê o suporte necessário às associadas, de modo que facilite o processo de implantação da

**“A mudança é a lei da vida. Aqueles que olham apenas para o passado ou para o presente serão esquecidos no futuro”**

JOHN F. KENNEDY

lei. Uma terceira pesquisa, desta vez setorial, também já está em andamento.

Ainda na esteira da boas novas, a FETPESP lançou em março uma plataforma de serviços on-line, por meio da qual as organizações terão à disposição vários benefícios disponibilizados por empresas parceiras. E fechando o mês com chave de ouro, foi realizada na sede da entidade, no dia 31 de março, a 1ª reunião da Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Transporte de Passageiros (COMJOVEM). A iniciativa visa capacitar e ampliar a participação no setor desses profissionais, bem como prepará-los para as mudanças e transformações pelas quais o segmento passa.

E por falar em mudanças, esta edição da Sou + Ônibus traz uma entrevista com Francisco Christovam, eleito no último mês de fevereiro como o novo presidente-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), em substituição a Otávio Vieira da Cunha Filho, falecido recentemente, e a quem esta publicação dedica uma merecida homenagem.

Combate ao transporte ilegal, desafios diante dos constantes aumentos do diesel e projetos sociais como o Girabus, implantado pela Viação Paraty com o objetivo de tornar a cultura, a educação e o bem-estar acessíveis a toda a população, são outros destaques desta edição.

Embarque conosco e boa viagem!

**A EDITORA.**



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

**ENTREVISTA 6**

Francisco Christovam, presidente-executivo da NTU

**PONTO DE VISTA 10**

Urgência para a solução dos problemas do transporte coletivo de passageiros

**HOMENAGEM PÓSTUMA 11**

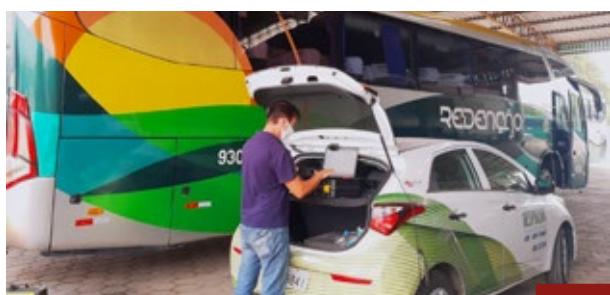
Otávio Vieira da Cunha Filho, que por décadas presidiu a NTU

**PESQUISAS 12**

- FETPESP realiza a primeira pesquisa salarial do setor 12
- Desafios na implantação da LGPD 15

**DESTAQUE 18**

I Encontro da Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Transporte de Passageiros

**SUSTENTABILIDADE 20**

Avaliações veiculares ambientais realizadas pela FETPESP seguem a todo o vapor

**EM MOVIMENTO 21**

FETPESP E SETPESP participam do Congresso Estadual de Municípios

**LEGISLAÇÃO 22**

Transporte público coletivo e o fretamento: o que é legal e o que é fake?

**23 EM FOCO**

Transporte regular, essencial para sua vida

**24 ARTIGO**

Um novo modelo de contratação

**27 FIQUE POR DENTRO**

Plataforma de serviços da FETPESP

**TRÂNSITO SEGURO**

- 28 • Maio Amarelo, juntos salvamos vidas
- 29 • Dicas de boas práticas no trânsito

**RESPONSABILIDADE SOCIAL**

- 30 • Viação Paraty leva cultura, saúde e lazer para a população
- 32 • Viação Caieiras e Grupo São João ajudam comunidades carentes

**33 MOBILIDADE URBANA**

Parque da Mobilidade Urbana

**34 SEST SENAT**

SEST SENAT ganha reforço na formação de motoristas

**36 CIRCULANDO**

SEST SENAT Rio Claro, presença marcante na Cidade Azul

**38 PIT STOP**

- Mercado de ônibus terá retomada gradual
- Novo ônibus Paradiso G8 1600 LD em fase de homologação



FRANCISCO CHRISTOVAM

PRESIDENTE-EXECUTIVO DA NTU

## “O NOVO MARCO LEGAL, ALÉM DE CONTRIBUIR PARA REERGUER O SETOR, VAI REESTRUTURAR E MELHORAR O SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO EM TODO O BRASIL”

**F**rancisco Christovam foi eleito no último mês de fevereiro como o novo presidente-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), em substituição a Otávio Vieira da Cunha Filho, falecido recentemente. Profissional extremamente ativo, carismático, de sorriso largo e um profundo conhecedor do setor de transporte coletivo urbano, Christovam tem pela frente o desafio de conduzir os caminhos de uma entidade que representa 406 empresas e 77 entidades filiadas. Na entrevista a seguir, o novo presidente detalha quais são as prioridades da sua gestão, fala sobre a urgência de um novo marco legal para o transporte público e esclarece qual é a atual situação das operadoras de transporte público.

### QUAL É O PAPEL DA NTU E SUA IMPORTÂNCIA NA DEFESA DO SETOR DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO?

**FRANCISCO CHRISTOVAM** – Inicialmente, gostaria de manifestar a minha satisfação em assumir a presidência executiva da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) e em poder conduzir os destinos da entidade. Agradeço, de forma muito especial, a confiança dos membros do Conselho Diretor, que aprovaram a indicação feita pelo presidente João Antonio Setti Braga, me dando a honra de representar as 406 empresas associadas e as 77 entidades filiadas à NTU.

A NTU representa as operadoras de ônibus urbanos e metropolitanos nas relações com o poder público e a sociedade civil, com foco em fortalecer e alavancar o desenvolvimento sustentável da mobilidade urbana. São 35 anos de atuação como representante nacional e interlocutora do setor empresarial, firmando-se como uma entidade de referência para o tema e desempenhando, de forma exitosa, a missão de congregar, defender e assessorar as empresas associadas e as entidades patronais filiadas, o que contribui para a melhoria do serviço de transporte público urbano em todo o país.

### O QUE O SETOR PODE ESPERAR DO NOVO PRESIDENTE-EXECUTIVO DA NTU?

**FRANCISCO CHRISTOVAM** – O setor pode esperar muita dedicação e comprometimento com os objetivos estratégicos da entidade, para que a NTU possa dar sequência a todos os planos e programas em andamento, bem como ampliar o seu escopo de atuação, quando necessário, sempre agindo em conjunto com nossos associados e filiados conforme as prioridades do setor.

### QUAIS SÃO AS PRIORIDADES E OS DESAFIOS DA NTU PARA 2022?

**FRANCISCO CHRISTOVAM** – Certamente, uma das prioridades é a aprovação de um novo marco legal para o transporte público, proposta defendida pela NTU e por diversas entidades representativas do segmento, do qual participam desde os clientes do serviço até o poder público concedente, além da Frente Nacional de Prefeitos e do Fórum de Secretários de Mobilidade Urbana. O resultado desse amplo comprometimento foi a elaboração de um programa de reestruturação do transporte público, que incorpora a recomendação de uma nova política de financiamento do serviço, baseada na separação entre a tarifa pública, que é cobrada do passageiro, e a tarifa técnica, que remunera o custo da produção dos serviços.

O trabalho serviu de subsídio para o Projeto de Lei 3278/21, apresentado pelo senador Antonio Anastasia (PSD/MG), no ano passado, que tem como foco a atualização da Política Nacional de Mobilidade Urbana e a reestruturação dos contratos de concessão desse serviço, com a definição clara das responsabilidades que cabem a cada ator desse processo.

Nossos maiores desafios, portanto, consistem em ajudar a concretizar essa reestruturação, trabalhando em várias frentes para consolidar essa proposta multimodal, para ônibus urbano, metrô e trem, que representa uma ruptura em relação ao modelo atual e oferece transparência, tarifa módica, serviço de boa qualidade para o passageiro e segurança jurídica para os operadores de transporte.

### QUAL A SITUAÇÃO ATUAL DAS EMPRESAS OPERADORAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO?

**FRANCISCO CHRISTOVAM** – As empresas estão extremamente fragilizadas economicamente, não conseguiram se recuperar da drástica queda no número de passageiros e, agora, ainda enfrentam reajustes sucessivos do diesel, que terão que ser repassados às tarifas, caso o poder público continue não querendo subsidiar os serviços. Infelizmente, no quadro atual, o desfecho dessa situação é o provável colapso de um número considerável de operadoras, que pode levar a uma ruptura na prestação dos serviços, afetando, diretamente, a vida de 43 milhões de passageiros que dependem do transporte, todos os dias.

Desde o início da pandemia, o prejuízo do setor só aumenta e já ultrapassa os R\$ 25 bilhões. Nesse cenário de crise aguda do transporte público urbano são necessárias medidas emergenciais que possam ser implementadas em curtíssimo prazo, com o objetivo de evitar que a precarização dos serviços se torne irreversível em muitas cidades brasileiras. Nesse momento, uma dessas medidas é o repasse de recursos pelo governo federal para subsidiar os passageiros com mais de 65 anos de idade, segundo o Projeto de Lei 4392/21, que institui o Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas urbanas (PNAMI). Essa proposta da Frente Nacional de Prefeitos já foi aprovada no Senado e abre uma perspectiva positiva para as mudanças estruturais necessárias ao sistema de transporte público coletivo urbano no país.

**“As empresas estão extremamente fragilizadas economicamente, não conseguiram se recuperar da drástica queda no número de passageiros e, agora, ainda enfrentam reajustes sucessivos do diesel”**

## COMO VEM SENDO A RETOMADA DO SETOR E QUAIS SÃO AS PERSPECTIVAS PARA 2022?

**FRANCISCO CHRISTOVAM** – Apesar desse cenário negativo e preocupante, temos, sim, perspectivas melhores para 2022, com uma lenta, mas constante recuperação da demanda em todo o país, a qual, infelizmente, não deve voltar ao patamar anterior ao da pandemia, por razões que vão do desemprego persistente à adoção do teletrabalho para algumas categorias. Talvez consigamos recuperar de 80% a 90% da demanda anterior. Temos também a perspectiva de aprovação do Projeto de Lei de subsídio à gratuidade dos idosos que, certamente, será um passo importante para a aprovação do projeto do novo marco legal do setor.

## VOCÊ VÊ EM CURTO PRAZO UMA SOLUÇÃO DEFINITIVA PARA A CRISE DO SETOR DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO?

**FRANCISCO CHRISTOVAM** – Não existe solução de curto prazo para os problemas estruturais e complexos do transporte público no Brasil. Existem ações emergenciais que são urgentes e necessárias, mas que precisam avançar nas causas dos problemas – o modelo de remuneração e contratação; o eterno desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, que gera a falta de qualidade; e assim por diante. Por essa razão, a NTU vem participando e apoiando uma ação conjunta de parceiros em defesa da remodelação desse serviço essencial.

## O MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO, DEFENDIDO PELA NTU E POR OUTRAS ENTIDADES, É A APOSTA PARA REERGUER O SETOR?

**FRANCISCO CHRISTOVAM** – Além de contribuir para reerguer o setor, o novo marco legal vai reestruturar e melhorar o serviço de transporte público em todo o Brasil, porque é uma proposta estruturada em pilares que trará soluções para problemas históricos e recorrentes. No pilar de qualidade e produtividade, por exemplo, o programa propõe maior participação do governo federal e compromisso com a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Ainda nesse pilar, o setor propõe também que o governo federal defina parâmetros nacionais de eficiência e qualidade, como referência para estados e municípios.

Já o segundo pilar, que trata das questões do financiamento do setor, foi dividido entre custeio e investimentos, com novas formas de repartição dos custos entre os atores envolvidos. Transporte público de boa qualidade é caro no mundo todo e não consegue sobreviver só da tarifa paga pelo passageiro. Vale lembrar que o tratamento tributário diferenciado, pleiteado pelo setor na Reforma Tributária, é outro ponto a ser observado.

E, para finalizar, o terceiro pilar trata da regulação e dos contratos de concessão. O ponto central aqui é ajustar os contratos a um novo modelo de remuneração dos operadores, baseado nos custos de produção atrelados a parâmetros de qualidade e produtividade. Esse aspecto é fundamental para introduzir a questão da transparência e do controle público nos contratos e, assim, poder dar uma resposta à sociedade e alcançar um novo patamar para o transporte público no Brasil.

## QUAL SERIA A SAÍDA PARA RESTABELECEER E ASSEGURAR O EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO, BEM COMO EVITAR AUMENTOS DESENFREADOS DAS TARIFAS?

**FRANCISCO CHRISTOVAM** – O pilar de financiamento e custeio do novo marco legal foi pensado justamente para assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do setor e, conseqüentemente, beneficiar o cliente do serviço com a tão sonhada tarifa módica. O ponto central da proposta é a diferenciação entre a tarifa pública e a tarifa técnica, de remuneração do operador, com a diferença coberta por fontes extratarifárias ou pelo poder público. Isso deverá resolver o principal entrave para a oferta de um serviço de boa qualidade, visto que na maioria das cidades é o passageiro quem arca com os custos integrais da tarifa. Outro ponto fundamental para equilibrar as tarifas públicas e de remuneração é atacar a questão das gratuidades, que pesam em torno de 21% na média nacional dos custos dos sistemas, e que é o foco da proposta da Frente Nacional de Prefeitos, com o PNAMI. A estimativa é que somente a gratuidade dos passageiros idosos onere as passagens em 8,1% em média. Esse subsídio já ajudaria muito na recomposição dos custos da operação.

## COMO OFERECER UM SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO COM A QUALIDADE DESEJADA PELOS CLIENTES, COM CUSTOS REDUZIDOS, TARIFAS MÓDICAS E A JUSTA REMUNERAÇÃO DAS EMPRESAS?

**FRANCISCO CHRISTOVAM** – A sua pergunta, na verdade, resume o que é o novo marco legal que está sendo proposto para o setor. O caminho é reestruturar e modernizar a regulamentação do transporte público coletivo, adotando um novo modelo de negócios voltado para melhorar os serviços prestados e a experiência do passageiro e, ao mesmo tempo, corrigir o desequilíbrio econômico-financeiro das empresas. Isso passa



por oferecer a segurança jurídica indispensável aos contratos de concessão do setor, definir padrões de qualidade para o serviço, com o poder público assumindo a parte que lhe cabe nesse processo, para chegarmos a tarifas que todos possam pagar, sem abrir mão da capacidade de investimento na melhoria do serviço. Ou seja, aplicar, na prática, os três pilares – qualidade e produtividade, financiamento, e regulação e contratos.

### COMO RECUPERAR O PASSAGEIRO PERDIDO?

**FRANCISCO CHRISTOVAM** – Quando falamos em recuperar passageiros estamos, automaticamente, pensando em medidas que, praticadas em conjunto, possam atender às necessidades de quem mais precisa desse serviço, que hoje é passageiro de baixa renda, mas que, amanhã, no cenário ideal, possa ser a maioria da sociedade. Com mudanças estruturais e adoção de políticas públicas para o fortalecimento e a valorização do transporte público, poderemos recuperar a imagem do setor e oferecer um serviço de padrão internacional que possa atender de forma satisfatória a todos. Se conseguirmos avançar nessas reformas estruturais profundas, de longo prazo, poderemos não só recuperar a demanda perdida como até ampliar o número de passageiros atendidos, que poderão optar por deixar o carro em casa e usar o ônibus, que é mais barato, mais seguro e menos poluente, e pode vir a ser mais rápido e prático que o transporte individual.

### QUAL O APRENDIZADO QUE A PANDEMIA TROUXE PARA O SETOR?

**FRANCISCO CHRISTOVAM** – A pandemia só evidenciou o que já estava ruim no transporte público. A pandemia escancarou a situação vigente, mostrando que o atual modelo não se sustenta mais. Agora, há uma urgência pelas mudanças estruturais que a NTU defende há tantos anos e que a sociedade sempre cobrou. Com relação à expectativa do passageiro na pandemia, a questão da segurança sanitária foi o ponto de maior atenção para todos os atores presentes no transporte público, desde passageiros a operadores. Felizmente, tivemos a oportunidade de mostrar que o setor foi ágil no atendimento das exigências da Organização Mundial de Saúde para esse serviço. Nossos profissionais seguiram as normas, se adequaram ao uso de máscaras, as empresas investiram na higienização dos ônibus e seguiram as determinações de distanciamento social adotadas por muitas cidades. Outro ponto a destacar também foi o esforço realizado pelas empresas para prover uma oferta de serviço sempre maior do que a demanda, mantendo a operação plena da frota, nos casos em que havia apoio por parte do poder

público local. De toda essa experiência ficam aprendizados e lições importantes que mostram claramente que a necessidade de reestruturação do transporte público no Brasil, com o objetivo de torná-lo mais eficiente e acessível, é um desejo compartilhado por todos, principalmente por quem utiliza esse serviço. 🚩



## PERFIL

### FRANCISCO CHRISTOVAM

é engenheiro civil, mestre em Engenharia de Transportes pela Villanova University (EUA) e especialista em Administração Industrial. Eleito em fevereiro de 2022 como presidente-executivo da NTU, onde atuava desde 2019 como membro do Conselho Diretor, Christovam também é presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss) e vice-presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) e da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).

Além disso, é membro do Conselho Diretor da Confederação das Empresas de Transporte (CNT) e do Conselho Consultivo do Instituto de Engenharia. No setor público, Francisco Christovam exerceu cargos de relevância no setor de habitação, infraestrutura e obras, e mobilidade urbana em São Paulo, tendo sido secretário adjunto da Secretaria de Estado dos Negócios dos Transportes, diretor-presidente da Companhia Municipal de Transporte Coletivo (CMTC) e diretor-presidente da São Paulo Transporte S/A (SPTTrans), entre outras funções.

# URGÊNCIA PARA A SOLUÇÃO DOS PROBLEMAS DO TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

POR MAURO ARTUR HERSZKOWICZ

**É** imprescindível que, em curto espaço de tempo, a União, os Estados e os Municípios, por meio de seus poderes Executivo e Legislativo, encontrem mecanismos para viabilizar a continuidade da prestação dos serviços de transportes de passageiros, sob pena de, em breve, assistirmos ao colapso do atendimento de boa parcela da população brasileira em seus deslocamentos.

Assim, é urgente que propostas como a de adoção de um novo marco legal para o transporte público – com novo modelo de contratação e de remuneração pela prestação dos serviços – e a que prevê aporte de recursos federais, no montante de R\$ 5 bilhões, para cobrir as gratuidades das pessoas com mais de 65 anos, sejam rapidamente aprovadas no âmbito federal. Esta última colocaria fim, pelo prazo dos três anos, à prática de transferir aos passageiros que pagam as passagens a responsabilidade de custear as gratuidades impostas pelo poder concedente.

Também é fundamental, neste momento, encontrar saídas para evitar os constantes reajustes no preço do óleo diesel, um dos principais itens que formam o custo da prestação dos serviços de transporte de passageiros. Recentemente, com a alta de quase 25% do óleo diesel nas distribuidoras, o setor de transportes de passageiros teve um impacto médio de 7,5% nos seus custos, de acordo com a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).


A definição das tarifas do transporte coletivo é baseada em planilhas que quantificam os custos variáveis, os custos fixos e todas as demais despesas decorrentes da prestação dos serviços pelas empresas operadoras. Em outras palavras, a definição da tarifa cobrada do passageiro é uma questão política e social, enquanto os custos operacionais são um problema de economia e de engenharia.

Os custos fixos do sistema de transporte coletivo, que representam cerca de 51% do custo total de produção dos serviços, consideram o custo da mão de obra e a depreciação de veículos e equipamentos. Os custos variáveis, que representam cerca de 32% do custo total de produção dos serviços

por sua vez, consideram o custo dos combustíveis e lubrificantes, dos pneus e câmaras, bem como o custo das peças e dos acessórios. É preciso contabilizar, ainda, as despesas administrativas, os tributos incidentes e a remuneração dos investimentos, que representam 17% do custo total.

Somente o óleo diesel e os lubrificantes, de acordo com dados da NTU, representam 30,2% dos custos dos serviços. Nos últimos 24 meses, de fevereiro de 2020 (início da pandemia da Covid-19) a janeiro de 2022, o diesel S10 sofreu um reajuste de 46,6%. A variação de preço acumulada nos últimos 12 meses chegou a 51,7%, de acordo com as avaliações feitas, com base nos dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), para uma inflação de 10,06%, de acordo com o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

Se forem considerados os preços do diesel S10 nas refinarias da Petrobras, os impactos nos custos dos serviços de transportes coletivos são ainda maiores, com uma variação acumulada, em 24 meses (fev/2020 a jan/2022), de 63,3% e de 70,8%, em 12 meses (fev/2021 a jan/2022).

Essa sequência de reajustes está pressionando os custos dos transportes públicos, provocando, como consequência, o reajuste das tarifas, em muitas cidades do Estado de São Paulo. Por isso, está mais do que na hora de as autoridades agirem e tentarem, em parceria com as empresas operadoras, evitar problemas para a mobilidade dos brasileiros. 



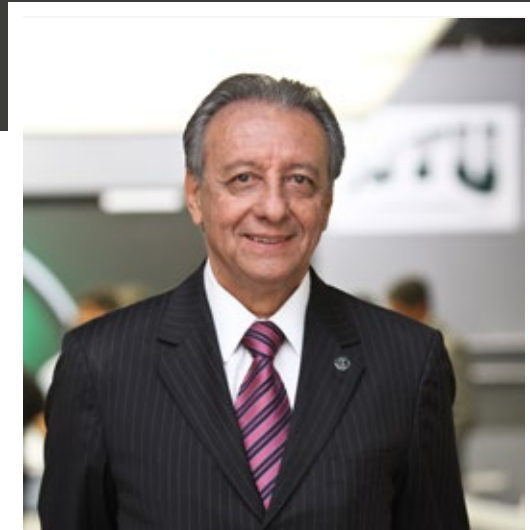
**MAURO ARTUR HERSZKOWICZ**

é Presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) (quadriênio 2018-2022).

# SOBRE CHEGADAS E PARTIDAS

*“Cada segundo é tempo para mudar tudo para sempre”*

Charles Chaplin



**OTÁVIO VIEIRA DA CUNHA FILHO**

**E** foi assim, subitamente, de um segundo para outro, que Otávio Vieira da Cunha Filho, 81 anos, partiu, no dia 17 de fevereiro, deixando familiares e amigos consternados com a notícia da sua morte. Profissional querido e admirado em todo o setor de transporte público coletivo de passageiros, dedicou a sua vida a um transporte digno, de ótima qualidade, que atendessem tanto aos anseios dos usuários como aos das empresas operadoras.

Cunha participou, inclusive, da Comissão Especial criada pela Presidência da República para reduzir as tarifas e melhorar o serviço de transporte coletivo nas cidades brasileiras, entre tantas atividades de um legado de grande relevância para o transporte público coletivo.

Foi um dos pioneiros do transporte coletivo urbano no Brasil. Muito atuante no setor, era presidente-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) desde 1993, mas já atuava na Associação desde sua fundação, em 1987.

Sua trajetória no setor começou em 1965, quando ingressou na carreira empresarial em João Monlevade, Minas Gerais. Em 1975 mudou-se para Belo Horizonte, onde cursou as faculdades de Administração e Ciências Contábeis na PUC-MG, continuando sua atuação na área de transportes urbanos. Posteriormente, em 1984, transferiu suas atividades empresariais para São Luís, no Maranhão.

Por mais de 40 anos foi empresário do setor, tendo exercido, antes da NTU, a função de diretor do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Belo Horizonte (Setra/BH) e de presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de São Luís (SET/São Luís).

À frente da NTU, defendia a reestruturação do transporte coletivo urbano no Brasil, por meio de um novo marco legal, capaz de devolver a eficiência a esse serviço e a tão desejada tarifa módica.

“O fim de um transporte público caro e ineficiente é um debate cuja urgência a pandemia só reforçou”, destacou Cunha, em um artigo, provavelmente um dos últimos escritos por ele, em janeiro deste ano. Acrescentando, enfatizou que “agora é hora de buscarmos o novo modelo de serviço que a sociedade quer para atender às reais necessidades de deslocamentos nas cidades.”

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) lamenta a perda e manifesta o seu pesar pelo falecimento desse grande executivo e pioneiro do transporte coletivo. 🚩

*“A vida é feita de partidas e chegadas. De idas e vindas. Assim, o que para uns parece ser a partida, para outros é a chegada. Um dia partimos do mundo espiritual na direção do mundo físico; noutra partimos daqui para o espiritual, num constante ir e vir, como viajantes da imortalidade que somos todos nós.”*

*Richard Simonetti*

# FETPESP PROMOVE PRIMEIRA PESQUISA SALARIAL DO SETOR

*Iniciativa contribuirá para o alinhamento da remuneração com o mercado e servirá de base para a contratação e retenção de colaboradores*



D

efinir salários e benefícios que sejam interessantes o suficiente para atrair e manter profissionais qualificados é sempre um grande desafio para a área de

Recursos Humanos de qualquer empresa.

No setor de transporte coletivo de passageiros não é diferente. Há uma grande dificuldade para a obtenção de dados e informações fidedignas no mercado.

Visando oferecer informações relevantes para as empresas do setor, a **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)**, com o apoio do **Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP)** e patrocínio da **Seguros Unimed**, realizou no segundo semestre de 2021 a primeira pesquisa salarial do segmento.

Os dados coletados contribuem para a compreensão dos desafios do setor sobre atração, remuneração e manutenção da mão de obra e servirão de subsídio para as empresas que terão informações relevantes, baseadas em dados reais, para o planejamento estratégico e definição das ações, com foco não só na remuneração, mas também nos recursos humanos.

## SOBRE A PESQUISA

A pesquisa foi realizada pela **IDEE Consult**, empresa especializada, com mais de 13 anos de mercado e amplo banco de dados para comparativo de resultados, juntamente com a área de Recursos Humanos de 23 empresas de transporte de passageiros da capital e do interior do estado, dos segmentos urbano, rodoviário e metropolitano, associadas aos sindicatos vinculados à FETPESP. As informações obtidas seguiram o compromisso ético da IDEE de confiabilidade e foram codificadas.

Durante meses foram coletados dos participantes dados como número de funcionários, cargos, incluindo diretores; salários, políticas de remuneração, benefícios praticados e boas práticas de gestão de pessoas. Foram pesquisados 366 cargos, oito níveis de cargos, 15 práticas de RH e Gestão e 12 tipos de benefícios, consolidando o total de mais de 52 mil informações.

A metodologia utilizada foi a denominada Job Matching, que consiste na comparação do conteúdo dos cargos, considerando as responsabilidades, estruturas das empresas e nível de reporte. A pesquisa teve como base as práticas salariais do mês de outubro de 2021.

Ao término da tabulação dos dados, as 23 empresas participantes do projeto receberam um relatório com o resultado da pesquisa setorial. A consultoria também disponibilizou seu banco de dados para comparativo com as práticas de outros setores da economia.

Com o intuito de incentivar maior participação e comprometimento de empresas e gestores, bem como premiar as empresas participantes, os resultados serão divulgados apenas para as organizações que responderam ao questionário. A ideia é que, a partir de agora, a Federação realize esse tipo de estudo setorial a cada dois anos.

“Fizemos vasta divulgação no setor para a adesão à pesquisa, mas infelizmente – apesar de não implicar qualquer custo para os participantes – o número de interessados foi inferior ao esperado, provavelmente pelo ineditismo da iniciativa”, esclarece o **diretor-executivo do SETPESP, Antonio Laskos**.

## BENEFÍCIOS DA INICIATIVA

De acordo com o **consultor de Inovação da FETPESP, Anderson Oliveira**, a entidade tem consciência de que o mercado mudou e que cada vez mais as empresas precisam de dados para a tomada de decisão e melhoria de suas estratégias internas e operacionais, de modo que atraia e mantenha profissionais qualificados, propiciando, assim, o aumento da competitividade e a diminuição do *turnover*. “Além disso, manter alinhado o salário dos profissionais com a realidade de mercado contribui para a melhoria do clima organizacional”, acrescenta.

A **gerente de Recursos Humanos do Grupo JCA, Simone Teixeira Poubel Lima**, uma das participantes da pesquisa salarial, destaca a boa qualidade das informações recebidas da consultoria, já com vários comparativos por cargo, além de conteúdo sobre salário base, benefícios e bônus. “O trabalho foi muito bem estruturado, com boas empresas na base para um comparativo dentro e fora do setor, e dará grande contribuição às empresas do setor de transporte.”

**"Os dados coletados contribuem para a compreensão dos desafios do setor sobre atração, remuneração e manutenção da mão de obra"**

**"A pesquisa apresentou um cenário do setor, possibilitando, assim, melhor compreensão da relação das empresas com o mercado externo"**

Segundo Simone, o alinhamento da remuneração com o mercado é um item muito importante para atração e retenção dos colaboradores, além de demonstrar um amadurecimento no processo de profissionalização e de ser um diferencial na gestão de pessoas para o setor. “Sem a pesquisa salarial, as empresas ficam sem parâmetros para contratação de colaboradores nos cargos que não têm piso salarial definido.”

O diretor-executivo do SETPESP também salienta a importância da realização dessa primeira pesquisa salarial, “uma vez que os dados coletados apresentaram um cenário do setor, possibilitando, assim, melhor compreensão da relação das empresas com o mercado externo”.

Laskos esclarece ainda que as parcerias desenvolvidas pela FETPESP, como a realização dos exames toxico-

lógicos pela empresa CAEPTOX e do seguro de vida com a Seguros Unimed, também estão disponíveis para as empresas operadoras do Sindicato, além dos preços diferenciados oferecidos pela Unimed Odonto.

Ainda nessa esteira de novidades, Anderson anunciou que a FETPESP lançará em abril de 2022 um censo setorial, em que serão disponibilizadas mais informações e uma base de dados digital para consulta das empresas. “Vale ressaltar novamente o sigilo e a anonimização dos dados, uma vez que apenas os respondentes têm acesso às suas informações.”

O consultor destaca também a importância da participação das operadoras de transporte nesses projetos que propiciam ao setor e às empresas a ampliação do seu modelo de gestão, além de favorecer tomadas de decisões mais assertivas e estratégicas com base em dados reais. 🚩



# DESAFIOS NA IMPLANTAÇÃO DA LGPD NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

*Pesquisa promovida pela FETPESP aponta dificuldades na adequação das empresas*



**D**úvidas, dificuldades, incertezas... são inúmeras as variáveis que marcam a implementação da Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD). Considerada um avanço importante na legislação brasileira, a LGPD estabelece os parâmetros, os direitos e as obrigações de todas as pessoas que manuseiam as informações confiadas às empresas e às instituições. Em vigor desde setembro de 2020, ainda hoje é vista como um grande desafio para as empresas brasileiras.

Vale lembrar que mais do que uma necessidade legal, com previsão de multas para as companhias que não definirem protocolos claros para a proteção dos dados pessoais de clientes, fornecedores, funcionários e parceiros, a LGPD é uma oportunidade competitiva, de vital importância na criação de cultura de privacidade de forma sustentável, o que gera confiança, respeito e credibilidade à imagem da instituição.

Buscando mensurar o grau de adequação do setor à LGPD e os principais desafios para as organizações se alinharem ao novo cenário, bem como fornecer informações relevantes para facilitar a sua implantação, a **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)** realizou, no segundo semestre de 2021, uma pesquisa qualitativa com as empresas associadas aos seus sindicatos.

Para isso, estabeleceu parceria com a **Palqee Technologies**, empresa inglesa de tecnologia de privacidade e proteção de dados que, além da pesquisa, forneceu a plataforma para coleta de dados e disponibiliza suporte para adequação via consultoria ou aprofundamento de diagnóstico.

## PESQUISA REVELA MATURIDADE MÉDIA

O **consultor de Inovação da FETPESP, Anderson Oliveira**, ressalta a importância de pesquisas setoriais, como a realizada pela Palqee, tendo em vista que elas proporcionam para a entidade e para os participantes informações de *benchmarking*, ou seja, uma análise estratégica das melhores práticas usadas por empresas do mesmo segmento. “De posse dessas informações, o gestor pode comparar a sua operação com as que são feitas no setor e, dessa forma, atuar de maneira mais eficiente, aprimorando processos e serviços.”

No caso da LGPD, a pesquisa evidenciou que as empresas do setor de transporte de passageiros, que responderam à pesquisa da FETPESP, obtiveram uma maturidade média de 40%, ou seja, ainda estão em processo de adequação. Isso significa que, na maioria das viagens, embora o processo já esteja em andamento, ainda faltam etapas a serem desenvolvidas e concluídas. “Mapear as necessidades e identificar os profissionais que se responsabilizarão por esses dados ainda são desafios para as empresas”, explica Anderson.

## PRINCIPAIS PROBLEMAS PARA A ADEQUAÇÃO

A adequação à LGPD é uma verdadeira viagem que abrange toda a organização. O processo é complexo e as novas regras impostas para o tratamento de informações pessoais exigem tanto investimento em recursos humanos quanto financeiro, além de empenho e dedicação.

De acordo com o **chefe de Segurança da Informação do SEST SENAT e encarregado de Proteção de Dados do Sistema CNT, João Frederico Chagas Maranhão**, o principal obstáculo para a adequação é a cultura organizacional. “A LGPD é uma lei que exige mudança de processos e sistemas com foco em proteger os dados pessoais. As pessoas têm que mudar a forma como executam o seu trabalho e, geralmente, há resistência a essa mudança, pois pensam que, ‘em time que está ganhando, não se mexe’ ou que é mais uma burocracia”, explica.

O segundo empecilho para a adaptação, segundo Frederico, é a tecnologia e a mão de obra qualificada para dar suporte à tecnologia. “Não dá para falar em proteção de dados sem pensar na tecnologia que será utilizada, por mais simples que seja. No mínimo, é preciso um computador para o registro das operações. E, nesse caso, todo cuidado com a segurança é pouco. Ter senha de acesso ao computador e procedimento de *backup* é o mínimo desejado.”

Já o terceiro entrave, acrescenta o chefe de Segurança, é a adequação de todos os contratos aos contratos de trabalho dos empregados e dos fornecedores.

## FORMAS MAIS SIMPLES E MENOS ONEROSAS DE IMPLANTAÇÃO DA LGPD

Segundo Frederico, há formas mais simples e menos onerosas de implantação da LGPD como a capacitação da equipe, para que ela mesma faça a adequação, ao invés de contratar uma consultoria. Entretanto, é necessário que essa equipe realmente seja capacitada e, principalmente, tenha apoio da alta direção para executar as mudanças. “Vejo que, muitas vezes, uma empresa tem uma ou duas pessoas em um grupo para executar um projeto, porém o conhecimento não é compartilhado por todos, e a própria alta direção não dá o apoio necessário. Dessa forma, o projeto interno não atinge os objetivos”, explica.

Segundo o chefe de Segurança, o primeiro passo para iniciar um projeto interno, menos oneroso que o executado por um consultor, é capacitar a equipe em diversas frentes, como: tecnologia, recursos humanos, parte jurídica e operação. Além dos que estão à frente do projeto, deverá

haver palestras de sensibilização para todos os empregados, e a alta direção deve demonstrar apoio. “Após essa etapa de adequações internas, a empresa poderá contratar uma consultoria para identificar os itens que precisam de melhoria”, orienta.

## RECOMENDAÇÕES PARA AS EMPRESAS DE TRANSPORTE

Frederico explica que as empresas que ainda não iniciaram as suas adequações precisam se apressar. Elas devem começar com uma palestra, que pode ser com um parceiro que já está em uma etapa mais adiantada de adequação à lei, para que ele dê o seu depoimento. Já nessa fase, é importante que todas as ações estejam documentadas e armazenadas, sejam elas uma cartilha, sejam até mesmo um convite para a palestra.

Outro ponto importante, segundo Frederico, é a transparência para o titular quanto ao uso de seus dados pessoais. Nesse caso, a empresa deve ter uma política de privacidade que reflita a realidade do tratamento de dados que realiza. Essa política deve ser divulgada em seu *site* sempre que possível.

No transporte público, se a empresa tiver câmera de vigilância, deve colocar uma mensagem informando que as imagens serão utilizadas em caráter de segurança. Se houver a compra de passagem e a coleta de dados pessoais, como nome e CPF, no guichê da empresa, esta deve apresentar a política de privacidade por meio de um cartaz, folder ou QR Code.

De acordo com Frederico, os passos para iniciar esse processo são:

- 1 Planejar uma palestra sobre o tema para os empregados.
- 2 Criar um grupo multidisciplinar para fazer a adequação. Nesse caso, no mínimo, a área de Tecnologia da Informação e o Setor Jurídico devem participar desse grupo.
- 3 Identificar, na empresa, os processos que utilizam dados pessoais e verificar o melhor meio de adequá-los. Esse mapeamento dará origem a um documento, que deve ser formalizado e armazenado.
- 4 Adequar os processos identificados.
- 5 Indicar um encarregado.
- 6 Desenvolver e deixar disponibilizada, no *site*, a política de privacidade.
- 7 Criar um procedimento para atendimento ao titular. Pode-se utilizar o SAC, caso a empresa já o tenha, e é necessário agir em conjunto.



## CONSEQUÊNCIAS DO DESCUMPRIMENTO DA LGPD

De acordo com a LGPD, as sanções aplicáveis pela Autoridade Nacional de Proteção de Dados (ANPD) variam de acordo com o risco e o impacto ao titular dos dados, podendo a multa chegar a até R\$ 50 milhões. Há também a possibilidade de exposição da empresa, com a obrigação de dar publicidade a um vazamento de dados, ou até mesmo a proibição da atividade relacionada.

Essas são as sanções que a Autoridade Nacional de Proteção de Dados poderá aplicar. “Cabe ressaltar que as empresas que adotaram ações, como palestras de conscientização e adequação de processos, serão vistas de uma forma melhor que as organizações que não fizeram nada, podendo ter a penalidade reduzida. Esse é mais um fator para que a empresa registre as suas iniciativas”, pontua Frederico.

A ANPD, até o presente momento, não aplicou penalidade alguma, mesmo podendo fazer isso desde agosto de 2021, ou pelo menos nada foi divulgado, acrescenta o chefe de Segurança. “Porém, o Procon e os tribunais já utilizam a LGPD para dar suporte a suas ações.”

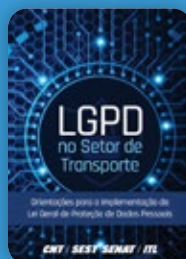
## CONTRIBUIÇÃO DO SETOR PARA AS EMPRESAS NA ADEQUAÇÃO À LGPD

“Para colaborar com as empresas, a Federação, além da parceria com a **Palqee** e com o **Instituto de Transporte e Logística (ITL)**, que promoveu no ano passado, na sede da FETPESP, um curso executivo presencial sobre a LGPD, disponibiliza informações importantes sobre o tema e mantém os canais abertos para dúvidas e solicitações das organizações”, esclarece Anderson.

O **Sistema CNT** também desenvolveu um conjunto de iniciativas para apoiar os transportadores no desenvolvimento de medidas de proteção de dados pessoais e esclarecer os principais aspectos teóricos e práticos da LGPD. Esse trabalho está ancorado em três linhas: sensibilização, capacitação profissional e aplicação. Isso inclui a realização de eventos, o desenvolvimento de material informativo e a oferta de cursos de capacitação.

Durante o ano de 2021, o ITL promoveu capacitação para seis turmas compostas de executivos do setor. Além disso, o SENAT também oferece cursos nas suas Unidades Operacionais sobre o tema.

E para subsidiar as empresas do setor, o Sistema CNT lançou ainda a publicação **LGPD no Setor de Transporte – Orientações para Implementação da Lei Geral de Proteção de Dados e o Guia de Boas Práticas de Proteção de Dados no Setor de Transporte**, com orientações gerais e específicas para vários modais. Para acessar as publicações do Sistema CNT, basta ler o QR Code abaixo.



## BOAS PRÁTICAS

De acordo com a publicação **LGPD no Setor de Transporte**, da CNT, pequenas mudanças na rotina diária podem contribuir para aumentar a segurança no tratamento dos dados confiados às empresas. São elas:



- Não envie para e-mails particulares os dados pessoais dos seus clientes, fornecedores e colaboradores.
- Em mensagens eletrônicas destinadas a fornecedores e parceiros comerciais, encaminhe apenas o dado necessário para a execução daquele serviço.
- Tenha cuidado com e-mails suspeitos que solicitem o preenchimento de formulários.
- Use uma fragmentadora de papel para descartar documentos que contenham dados pessoais.
- Não utilize o e-mail corporativo em cadastros de uso pessoal.
- Evite expor dados pessoais, bem como deixá-los em locais de fácil acesso a outras pessoas além de você.
- Mantenha o computador e o software antivírus sempre atualizados.
- Comunique ao seu cliente de que modo os dados dele serão tratados, indicando a ele a política de privacidade da instituição. 🚩

# JOVENS EMPRESÁRIOS SE REÚNEM PARA DISCUTIR NOVOS RUMOS DO TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

*Evento promovido pela FETPESP marcou o primeiro encontro presencial da COMJOVEM*

B

uscando novas soluções para velhos problemas no transporte público coletivo de passageiros, a **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)** lançou, em dezembro de 2021, a **Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Transporte de Passageiros (COMJOVEM)**. A iniciativa visa capacitar e ampliar a participação dos sucessores das operadoras no setor, bem como prepará-los para as mudanças e transformações pelas quais o segmento passa.

O 1º encontro presencial do grupo foi realizado na sede da FETPESP, no dia 31 de março, e teve como objetivo integrar os participantes e definir os próximos passos da Comissão. Na abertura do encontro, o **consultor de Inovação da FETPESP, Anderson Oliveira**, explicou que a COMJOVEM, uma iniciativa de sucesso e já consolidada no setor de cargas, inspirou a Federação a expandir o projeto também para o segmento de passageiros.

“O intuito é promover a união, o *networking* entre as operadoras, a busca de soluções e inovações, bem como trazer esses jovens para dentro da Federação, de modo que eles tomem ciência das inúmeras ações promovidas pela entidade e pelo setor em prol das empresas e que, de posse dessas informações, sejam agentes replicadores em suas respectivas organizações”, detalhou o consultor.

A COMJOVEM será composta de comitês divididos por áreas: Inovação, Comunicação e Eventos, Sustentabilidade, Financeiro e Conselho Fiscal, Jurídico e de Pessoas, com a participação dos executivos de acordo com a sua área de atuação ou afinidade. Já as reuniões do grupo serão periódicas e de acordo com a necessidade e pauta.



Para a **diretora de Comunicação da Viação Paraty e coordenadora e idealizadora da COMJOVEM no transporte de passageiros, Luciana Herszkowicz**, a união desses jovens empresários fará a diferença para o setor, pois se trata de um projeto motivador e inspirador, que vai gerar discussão, inovação e comprometimento. “Esse primeiro encontro deixou um saldo extremamente positivo, tendo em vista a participação dos presentes no projeto”, conta a coordenadora.

Segundo Luciana, ainda há, entretanto, muito trabalho pela frente. “O nosso objetivo é que o movimento, que teve início no estado de São Paulo, cresça nacionalmente e conte cada vez mais com a participação desses jovens, responsáveis pelo crescimento e futuro do setor.”

Para o **diretor Operacional e de Relações Institucionais da Viação Santa Brígida (Grupo NSO), César Saraiva**, que integra a Comissão, “o convívio desses jovens e a troca de informações são muito importantes e podem agregar valor para cada uma das empresas, impactando positivamente o setor”. O **diretor da Jundiá Transportes, Klaus Chedid**, que também participou desse primeiro encontro, destaca a relevância dessa interação entre os jovens e as empresas e acredita que essa união pode favorecer o crescimento exponencial das organizações.

### SUCESSÃO FAMILIAR EM PAUTA

O encontro da COMJOVEM foi abrilhantado pela palestra da **diretora administrativa da empresa Ouro e Prata, Luana Fleck**, que abordou a questão da sucessão familiar e a importância da governança corporativa, temas mais que oportunos para um grupo de jovens herdeiros.

Luana é graduada em Administração de Empresas, Mestre em Estratégia Empresarial e pós-graduada em Gestão de Empresas de Transporte. Com apenas 17 anos, iniciou as suas atividades profissionais na Ouro e Prata, viação de origem gaúcha, fundada por seu avô há 82 anos. Presente em 11 estados brasileiros, a empresa atua no transporte rodoviário e hidroviário de passageiros e no transporte de encomendas.

De acordo com Luana, no Brasil, onde 90% das empresas possuem perfil familiar e estão no mercado há mais de 60 anos, o grande desafio é conciliar a experiência das gerações anteriores e trazer para as organizações novas tecnologias e uma visão de futuro diferenciada, em um cenário marcado por constantes mudanças. Nesse contexto, o jovem sucessor pode dar uma grande contribuição e agregar valor para a empresa da família.


Qual, porém, o melhor momento para o início do processo sucessório? Para a diretora, é essencial que a empresa esteja saudável, gerando resultados e sem conflitos familiares graves; com todos os membros em condições físicas e emocionais para participar do processo; com os sucessores motivados e o sucedido com um projeto de vida. Ao contrário, o pior momento é quando há desconfortos sérios de ordem familiar; conflito societário; falta de um modelo de gestão que oportunize a continuidade e o crescimento da empresa; herdeiros despreparados para dar continuidade aos negócios e em caso de falecimento de um dos familiares.

“A empresa familiar é diferente de outros tipos de empresa, pois tem alma e tem história, que é passada de geração em geração”, enfatiza Luana.

### INICIATIVA DE SUCESSO NO TRANSPORTE DE CARGAS

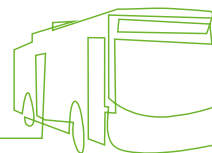
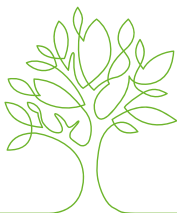
Prestigiando o encontro também esteve presente o **coordenador nacional da Comissão de Jovens Empresários e Executivos da NTC & Logística, André de Simone**, que compartilhou com os sucessores do transporte de passageiros a sua experiência de mais de 15 anos com os executivos de cargas.

Segundo André, a Comissão tem a função de capacitar, integrar, promover *networking* entre as empresas do setor e buscar soluções e inovações para o transporte rodoviário de cargas. Atualmente, conta com 28 núcleos em 10 estados, cerca de 500 integrantes, mais de 420 empresas e em torno de 60 descendentes da COMJOVEM ocupando cargos relevantes no setor. “A nossa missão é atrair e desenvolver o jovem e executivo do transporte para assumir novas lideranças”, destaca o coordenador.

Com metas e papéis bem definidos, o grupo tem um calendário anual de eventos com reuniões técnicas, encontros nacionais, seminários itinerantes e visita à sede da CNT, em Brasília, entre outros. “No período de 2014 a 2021 foram realizadas 3.104 horas de reuniões, 331 visitas técnicas, 577 ações sociais – um dos elementos mais importantes da COMJOVEM – e publicados 241 artigos técnicos”, explica André. 

### Como participar da COMJOVEM PASSAGEIROS?

As empresas de transportes de passageiros que desejam indicar os seus representantes e assim garantir acesso ao que há de novo e importante no futuro do transporte de passageiros podem entrar em contato com a FETPESP pelo WhatsApp: (11) 94155 8008.



# AVALIAÇÕES VEICULARES AMBIENTAIS REALIZADAS PELA FETPESP SEGUEM EM RITMO ACELERADO

*Programa Despoluir vem desempenhando importante papel no controle das emissões atmosféricas*



**O**s trabalhos realizados pelas equipes do Programa Ambiental do Transporte – Despoluir, sob a gestão da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), seguem a todo o vapor e, a exemplo de 2021, devem superar as metas estabelecidas. Afinal, somente no ano passado, foram feitas 252 visitas técnicas a 171 empresas operadoras de transporte público coletivo de passageiros do estado de São Paulo, o que significa mais de 17 mil avaliações veiculares ambientais em veículos movidos a diesel.

É uma grande contribuição para a melhoria da qualidade de vida nas cidades e para a construção de um modelo sustentável de desenvolvimento, disponibilizada gratuitamente pela FETPESP às suas associadas.


A Federação, em parceria com a CNT e o SEST SENAT, lançou também em 2021 o projeto Movimento Cidade Verde, com o objetivo de ampliar a abrangência e efetividade no diagnóstico da emissão de gases veiculares na atmosfera. Trata-se de uma forma de reconhecimento aos municípios que conseguem aferir toda sua frota de transporte de passageiros e obtêm aprovação superior a 95%.

Araraquara, no interior paulista, foi o primeiro município a participar do projeto e a receber selo do Movimento Cidade Verde. Na sequência, São José do Rio Preto também foi contemplada. A estimativa é que este ano diversas outras cidades sejam agraciadas com o selo.

As equipes do Despoluir desempenham importante papel para as operadoras de transporte, uma vez que realizam um trabalho abrangente. Além das ações voltadas para a inspeção dos veículos, com foco em reduzir a emissão de poluentes da frota e promover o uso racional dos combustíveis, os técnicos habilitados do programa também conscientizam os profissionais responsáveis pela manutenção e operação dos ônibus sobre a importância da manutenção preventiva, da direção econômica, do uso adequado dos recursos naturais e da destinação adequada dos resíduos, entre outros, contribuindo, assim, para o aprimoramento da gestão ambiental.

## PARCERIA COM A CETESB

Em 2019, a FETPESP e a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) assinaram um Protocolo de Intenções, com o objetivo de implementar o Programa para Melhoria da Manutenção de Veículos Diesel (PMMVD). A iniciativa visa, por meio do Programa Despoluir, diminuir o número de veículos a diesel em más condições de manutenção e reduzir os níveis de emissão de poluentes atmosféricos.

Em função dessa parceria, os técnicos da própria FETPESP, cadastrados pela CETESB, estão habilitados a vistoriar e podem emitir o Relatório de Medição de Opacidade (RMO). As empresas que, eventualmente, tiverem multas pendentes poderão refazer o teste de opacidade de fumaça com as unidades móveis vinculadas à Federação, e, com o RMO em mão, é possível obter um desconto de até 70% nos valores devidos. 

A adesão ao Despoluir é gratuita para as empresas vinculadas à FETPESP. Basta apenas que os interessados enviem um e-mail para [fetpesp@fetpesp.org.br](mailto:fetpesp@fetpesp.org.br).

# SETPESP E FETPESP MARCAM PRESENÇA NO CONGRESSO DE MUNICÍPIOS

*Evento reuniu gestores públicos e privados para falar sobre o novo municipalismo e a democracia*

A

Associação Paulista de Municípios (APM) promoveu de 28 a 30 de março, em Campos do Jordão, a 64ª edição do Congresso Estadual de Municípios, que teve como tema “O Novo Municipalismo na Construção da Democracia”. O objetivo foi discutir a importância do protagonismo dos municípios na construção de uma sociedade mais justa e democrática, em que a governança e a sustentabilidade sejam o alicerce. Para isso, contou com a participação de mais de 150 representantes dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, organizações do terceiro setor, iniciativa privada e técnicos de diversas áreas.

Para falar sobre questões de mobilidade, circulação e transporte público, foram convidados, entre outros, o presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP), **Gentil Zanovello Affonso**; e o vice-presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) e presidente-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), **Francisco Christovam**.

Na ocasião, Gentil Zanovello Affonso contou que desde 1995 o sistema de transporte regular no estado de São Paulo está sem contrato e, conseqüentemente, sem segurança jurídica, e que as empresas operadoras torcem pela licitação do sistema. Destacou, ainda, que o setor enfrenta a concorrência desleal do transporte ilegal, que opera à revelia do estado, sem cumprir as mesmas obrigações que o sistema regular, desequilibrando, assim, o setor.



Para Gentil, o brasileiro não suporta mais o repasse das tarifas, mas, em contrapartida, apenas o valor cobrado nas catracas não é suficiente para manter a operação. “O sistema precisa de aporte financeiro e esse é o grande desafio do setor, uma vez que o preço das passagens é considerado alto para a população, mas insuficiente para os operadores.”

Finalizando, o presidente do SETPESP destacou que as “empresas operadoras de transporte público estão à disposição para conversar e colocam o seu *know-how* à disposição, visando oferecer um serviço de boa qualidade, honesto e condizente com a capacidade de pagamento dos usuários”.

Já Francisco Christovam fez um diagnóstico do sistema de transporte público urbano nas quase duas mil cidades que têm um sistema de transporte estruturado e destacou que, durante um determinado período da pandemia, houve uma queda de 70% na demanda e, conseqüentemente, 70% a menos na arrecadação, mas que mesmo assim as empresas foram obrigadas a manter a frota.

“Na maior parte dos casos, houve grande esforço das operadoras para assegurar a continuidade da prestação dos serviços públicos da melhor forma possível; entretanto mais de 150 cidades entregaram o serviço, porque não tiveram condições de continuar operando, tendo em vista que as prefeituras e o poder concedente não encontraram uma forma de complementar a arrecadação”, destacou Francisco.

Para o presidente da NTU, não é mais possível oferecer um transporte de boa qualidade e na quantidade desejada pela população sem a parceria entre o poder público e a iniciativa privada. “Prestar serviço público não é um negócio e não pode ser regido por lei de mercado, é uma obrigação do estado”, enfatizou.

# TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E O FRETAMENTO: O QUE É LEGAL E O QUE É FAKE?



POR RODRIGO MATHEUS

A

Lei Federal nº 10.233/2001, que regula o serviço de transporte coletivo interestadual, foi pontualmente alterada pela recente Lei nº. 14.298/2022. Quanto aos operadores de fretamento, foi explicitamente vedada a venda de bilhete de passagem (art. 13, V, a). Desde o projeto de lei, a regra foi criticada, em especial por empresas de tecnologia e do autodenominado “fretamento colaborativo”, por supostamente violar a livre iniciativa e concorrência. Nada mais equívocado.

O dispositivo alterado não trouxe inovação regulatória, mas simples reforço do previsto em outras normas. A Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) já classificara o transporte público coletivo como “serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público”, enquanto o transporte privado coletivo ou fretamento fora definido como “serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda”.

O fretamento deve ser regulamentado justamente para não concorrer com o transporte público coletivo. Isso porque o transporte público é um direito social, prestado mediante um regime orientado pela regularidade, continuidade, modicidade e controle tarifário, atendimento a gratuidades, entre outros. Assim, os sistemas de transporte público coletivo pressupõem a compensação entre ligações superavitárias e deficitárias.

O fretamento não é balizado pelos princípios do serviço público. Seu objetivo é o resultado, de modo que somente as ligações com alta procura são ofertadas, com liberdade de preço e sem benefícios tarifários. Trata-se de atividade econômica em sentido estrito, livre à iniciativa privada, mas sujeita à autorização e à regulação estatal, como decorre diretamente da parte final do art. 170 da Constituição Federal.

Se o fretamento é explorado como serviço regular, ou seja, com ligações ou linhas constantes, aberto a todos e com venda individualizada de passagem, desnatura-se a atividade e se instaura concorrência desleal e ruína com o transporte público.

Além de desatender ao quadro normativo vigente, defender a concorrência entre o fretamento e o transporte público coletivo significa romper o equilíbrio dos sistemas de serviço público de transporte coletivo, levando-os à inviabilidade. Os usuários do serviço público, supostamente beneficiados em curtíssimo prazo, serão os mais prejudicados.

A regulação por si só não é sinônimo de burocracia, assim como inovação e tecnologia não são panaceias. 🚫



## RODRIGO MATHEUS

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

# TRANSPORTE REGULAR, ESSENCIAL PARA SUA VIDA



O transporte público regular de passageiros é um serviço essencial garantido pela Constituição, organizado pelo Estado de modo que esteja disponível para todos de forma regular e confiável. Segundo esse modelo, trabalhadores, estudantes e a população em geral podem sair de casa tendo a certeza de que conseguirão chegar a seu destino e voltar.

Milhões de pessoas dependem desse tipo de transporte cotidianamente. Vamos imaginar o exemplo de “Marcos”, um professor da rede pública de ensino médio. Mora em um município distante 85km da escola onde leciona. Tanto ele como seus alunos precisam chegar às aulas com pontualidade e tranquilidade. Itinerários inconstantes e irregulares tornam essa tarefa impossível.

“Regina” é profissional da área de saúde e atende em um hospital a 72km de sua residência. Faz plantões exaustivos e aproveita para descansar durante as viagens, em ônibus seguros e confortáveis. Seus pacientes são agendados com antecedência e dependem de sua presença pontual. A saúde não pode depender de um sistema de transporte que não garanta horário de partida. Usando empresas regulares, Regina vem realizando esse trajeto por mais de 12 anos sem problemas.

“Luiza” é agente pública de segurança e presta serviço em um município a 91km de onde mora. Suas escalas de trabalho fazem com que os horários de ida e retorno até sua casa sejam bastante variáveis. Somente as empresas de transporte regular, comprometidas a realizar rotas em horários fixos distribuídos ao longo do dia podem atender a essa exigência.

“Pedro” e “Marta” são irmãos que se revezam para cuidar de seus pais, em idade avançada. Esse revezamento não pode falhar, o que exige viagens feitas com precisão e frequência. Os irmãos confiam nas empresas de transporte público em que viajam há mais de cinco anos, cobrindo uma distância de 92km entre a cidade em que moram e a casa dos seus pais.

As empresas de transporte rodoviário regular de passageiros cumprem o papel de interligar o país de forma regular, ampla, segura e confiável. Mesmo durante os momentos mais graves da pandemia de Covid-19, com o Brasil praticamente parado, elas mantiveram seu serviço 24 horas por dia, 365 dias por ano, cumprindo seu compromisso público.

Agora, imaginemos um cenário oposto: professores ausentes, alunos sem aula, pacientes sem atendimento, forças de segurança desfalcadas, trabalhadores longe do emprego, idosos longe da família. Esse é o cenário de um país desprovido de uma rede de transporte público coletivo regular.

É também a realidade de quem depende de transportes clandestinos e irregulares obtidos pelos autodenominados aplicativos de “fretamento colaborativo”. Visando apenas ao lucro imediato, esses meios de transporte realizam apenas rotas e horários mais rentáveis, deixando os demais itinerários de lado. Caso mudem de ideia, cancelam partidas em cima da hora. Os passageiros sofrem com o risco de ficarem à beira da estrada porque os ônibus podem quebrar sem ter carro de apoio ou ainda serem parados pela fiscalização por irregularidades. Sem rotas e horários previsíveis, os transportes irregulares expõem seus motoristas a jornadas extenuantes e itinerários improvisados, aumentando o risco de acidentes.

Os transportes irregulares atuam como uma espécie de parasita, absorvendo recursos do sistema regular de transportes e, tal qual um vírus ao infectar um organismo, se espalha e compromete seu hospedeiro. Ao atuar somente nas linhas mais rentáveis, os transportes irregulares corroem o equilíbrio econômico do sistema de transporte público rodoviário, ameaçando a continuidade de rotas essenciais para a população e impedindo que milhões de Marcos, Reginas, Luizas, Pedros e Martas cheguem ao seu destino. 🚩



## GENTIL ZANOVELLO AFFONSO,

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



# UM NOVO MODELO DE CONTRATAÇÃO

POR FRANCISCO CHRISTOVAM

A

participação mais efetiva das empresas privadas na operação dos transportes coletivos urbanos de passageiros, no Brasil, data do começo do século passado. Desde o início, o transporte de passageiros, principalmente nas cidades de médio e grande portes, dependia de uma autorização dos representantes do poder executivo para que as empresas privadas pudessem assumir a responsabilidade pelo deslocamento da população, mediante a cobrança de tarifas, cujos valores deveriam cobrir, plenamente, os custos fixos, os custos variáveis, os tributos e a remuneração de todo o investimento necessário à prestação dos serviços.



Foi durante a Era Vargas (1930-1945) que o Estado passou a atuar de forma mais presente na contratação de empresas de ônibus e várias cidades brasileiras optaram por criar empresas públicas, fosse para operar os serviços de transporte ou para contratar as empresas privadas para, em seu nome, cuidar da prestação desse serviço público, que sempre foi essencial e fundamental para a estruturação do espaço urbano e para o bom funcionamento das cidades.

Um bom exemplo dessa política foi a criação, em São Paulo, da Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC), fundada em 1947, com o propósito de assumir os serviços de transporte realizados por 730 bondes, operados pela *The São Paulo Tramway, Light and Power Company*, bem como operar uma frota de 770 ônibus, a maioria proveniente de empresas privadas encampadas pela nova companhia.

Com o passar do tempo, as autorizações e as permissões dadas às empresas privadas, sempre em caráter precário, foram dando lugar às concessões, cujos contratos deveriam ser precedidos de licitação pública e conter cláusulas específicas para disciplinar a prestação de um serviço público por uma empresa da iniciativa privada, com destaque para a delimitação do objeto, do prazo de vigência, da forma da prestação do serviço, dos critérios de remuneração, das regras de fiscalização, reversão e encampação, estando nestas fixadas as formas para eventual indenização.

Para a execução dos serviços permitidos ou concedidos, as empresas privadas precisam contar com as instalações fixas (oficinas, pátios, almoxarifados e escritórios), com uma frota de ônibus e com a mão de obra necessária. A remuneração pelo serviço prestado deve considerar os custos operacionais (pessoal, combustível, rodagem e peças de reposição), a depreciação das instalações, dos equipamentos e dos veículos e a remuneração do capital investido. Esse modelo de contratação e de remuneração vem sendo praticado, na grande maioria dos contratos, em quase todas as cidades brasileiras.

Com base, porém, na experiência de algumas cidades como Karachi, Peshawar, Shenzhen, Guangzhou, Jacarta, Singapura, Cidade do Cabo, entre outras, o modelo tradicional começou a ser questionado e o tema passou a ser discutido por vários especialistas que atuam no setor. O modelo londrino, por exemplo, considerou a aquisição da frota – para o ônibus *double-decker* – pelo poder público e a operação dos serviços pelo setor privado. Dessa forma, todo o investimento no material rodante é de responsabilidade do poder concedente, cabendo às empresas privadas apenas a operação das linhas e a manutenção dos veículos.

Em artigo publicado na Revista da ANTP, sob o título “Os ônibus de Londres: estudo de um caso notável”, Cláudio Senna Frederico e Arnaldo Luís Santos Pereira detalham as características do transporte por ônibus em Londres. Vide: <http://files.antp.org.br/2019/4/10/rtp151-5.pdf>.

Na América do Sul, as cidades de Santiago e Bogotá, com a substituição da frota de ônibus diesel por veículos elétricos, já vem praticando esse novo modelo de contratação. Em Santiago, foi criada uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), cujos sócios são as concessionárias de energia e investidores privados, para a aquisição dos veículos. Em Bogotá, também foi criada uma SPE, cujos sócios são instituições financeiras e investidores privados, com a participação dos operadores, para a mesma finalidade.

Em ambos os casos, as SPE's compram e disponibilizam os veículos, baterias e energia de tração, enquanto as empresas operadoras ficam responsáveis pelo emprego da mão de obra (motoristas, mecânicos, agentes de operação e pessoal administrativo), manutenção de primeiro nível (limpeza, lubrificação, troca de pneus e pequenos reparos), bem como pelo cumprimento da programação e realização da operação, propriamente dita, das linhas.

Aqui no Brasil, esse modelo de contratação já existe há algum tempo e, quando o investimento é feito pelo poder público, tem-se a denominada “operação de frota pública”. Por ocasião da “privatização” da CMTC, em 1994, a São Paulo Transporte S/A (SPTrans), sucessora da CMTC, manteve a propriedade de 430 trólebus e, mediante licitação pública, contratou a operação e a manutenção da frota com empresas privadas. Esse modelo de contratação continua sendo praticado para a operação de mais de 200 trólebus, na cidade de São Paulo. Além disso, desde 2014, a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO) adquire os ônibus e, mediante licitação, contrata somente a operação e a manutenção dos veículos que realizam os deslocamentos dos passageiros entre os terminais e as aeronaves estacionadas nos pátios.

Essa modelagem volta a ser praticada, com mais intensidade, no setor do transporte coletivo urbano de passageiros. A cidade de São José dos Campos já adquiriu 12 ônibus articulados elétricos e anunciou a aquisição de uma frota, que pode variar de 350 a 437 ônibus elétricos, do tipo padron, para serem operados por empresas privadas, cuja contratação deverá ser feita por licitação pública. A cidade do Rio de Janeiro lançou, recentemente, um processo licitatório para adquirir 557 novos ônibus articulados, que deverão ser operados, também, pela iniciativa privada,

no seu sistema BRT. Ainda no modelo de operação de frota pública, os governos estaduais de Goiás e da Bahia acabam de anunciar a intenção de adquirir 114 e 20 ônibus elétricos, respectivamente, cuja operação deverá ser feita, também, por empresas privadas.

Em São Paulo, por força da Lei Municipal Nº 16.802/18, as empresas concessionárias de transporte estudam a substituição de ônibus movidos a óleo diesel por veículos menos poluentes e analisam propostas de fabricantes de veículos e de empresas concessionárias de energia elétrica que se dispõem a financiar, locar (*leasing*) ou mesmo fornecer os veículos, seja para as próprias operadoras ou diretamente para a municipalidade.

O modelo em si não apresenta grandes novidades ou mesmo algum tipo de economia na produção dos serviços de transporte coletivo de passageiros, uma vez que a remuneração dos investimentos deverá ocorrer, independentemente de quem faz tais investimentos. Em outras palavras, os recursos necessários à aquisição do material rodante deverão ser remunerados, não importa se o investidor é o operador concessionário ou um fundo internacional de alocação de capital financeiro. É extremamente importante considerar que a parcela referente ao “CAPEX” sempre estará presente na formação do custo da prestação dos serviços, quaisquer que sejam as fontes de financiamento da frota.


Há, porém, duas questões de natureza jurídico-econômica, extremamente relevantes, que precisam ser consideradas quando se discute esse novo modelo de contratação.

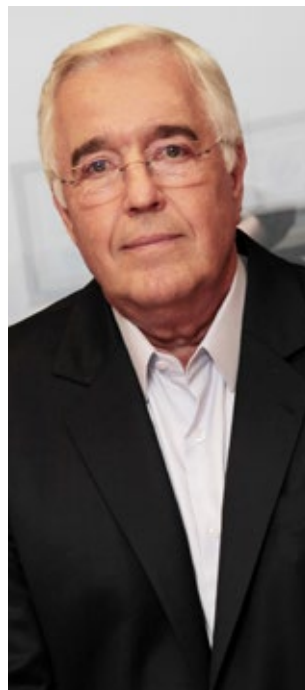
Por um lado, o poder concedente não deve considerar, sob nenhuma hipótese, os investimentos em material rodante, com recursos obtidos de terceiros, como recurso a fundo perdido. Se assim for, qualquer comparação entre o custo da prestação dos serviços, no modelo atual e no novo modelo, fica distorcida e sem nenhum sentido.

Por outro lado, as atuais empresas operadoras devem analisar a conveniência e oportunidade desse novo modelo de negócio que, na essência, significa mudar da condição de concessionárias, cujos contratos de concessão têm prazo de vigência compatível com o tempo necessário para a amortização dos investimentos, realizados em equipamentos, instalações e veículos, para simples prestadoras de serviços, cujos contratos têm uma duração que não deve ultrapassar 5 anos, observados os prazos delimitados pela legislação aplicável, a exemplo das disposições contidas nas Leis Federais nº 8.666/93, nº 8.987/95 e nº 14.133/21.

Vale ressaltar, ainda, que nos termos da legislação vigente, é possível a prorrogação de contratos de prestação de serviços de execução continuada, desde que haja justificativa, devidamente comprovada, da conveniência e do interesse público do órgão contratante.

Os tradicionais contratos de concessão podem e devem ser modernizados, principalmente, para atender às novas exigências dos clientes do transporte coletivo urbano de passageiros, permitir maior flexibilidade gerencial e garantir o cumprimento das políticas públicas definidas pelo poder concedente, bem como conferir maior segurança jurídica às empresas operadoras. Entretanto, sem a responsabilidade pelos investimentos necessários à produção dos serviços fica difícil justificar a contratação das empresas privadas, como concessionárias da exploração dos serviços de transporte.

De qualquer forma, é importante ressaltar que existe uma diferença enorme entre um contrato de concessão para executar um serviço público, que exige experiência comprovada, capacidade de investimento e competência administrativa, funcionando o contratado como um *longa manus* do poder concedente, e um contrato de prestação de serviços que, no caso em tela, não passaria de um instrumento de gestão de pessoal, com a manutenção básica da frota, para o simples cumprimento de “ordens de serviço” emanadas do poder público .



### FRANCISCO CHRISTOVAM

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

# FETPESP LANÇA PLATAFORMA DE SERVIÇOS

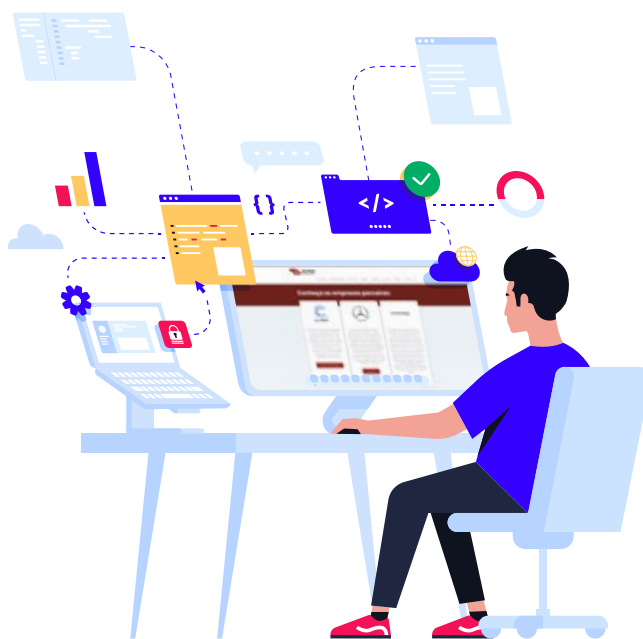
*Parceria com empresas propiciará benefícios, facilidades e maior comodidade aos sindicatos e às operadoras de transporte de passageiros*

V

vivemos na era digital. Não dá mais para imaginar a vida sem as plataformas e os aplicativos, em que com apenas um toque você tem acesso a inúmeros tipos de serviços e produtos. No setor de transporte não é diferente. Partindo desse princípio e buscando oferecer cada vez mais facilidades ao segmento, a **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)** lançou em março uma plataforma de serviços on-line, por meio da qual as empresas associadas aos sindicatos filiados à entidade têm à disposição vários benefícios disponibilizados por empresas parceiras.

A FETPESP vem procurando soluções, de modo que possa não só contribuir para modernizar o setor, mas também para ajudá-lo na superação e no enfrentamento dos inúmeros desafios pelos quais vem passando, agravados pela crise causada pelo coronavírus e pelo constante aumento do diesel. Nesse sentido, a plataforma de serviços nasce com este objetivo: o de conectar, de forma dinâmica e ágil, empresas e fornecedores, oferecendo vantagens e comodidades às operadoras.

Na plataforma de serviços já estão disponíveis os serviços oferecidos pelo laboratório CAEPTOX, que vai proporcionar inúmeros benefícios às empresas de transporte coletivo de passageiros, uma vez que habilita a própria organização - de forma fácil e simples - a emitir vouchers para a realização do exame toxicológico em todo o estado de São Paulo. Dentre as vantagens do convênio, destacam-se: melhor custo-benefício, mais qualidade e maior rapidez, mais de dois mil postos de coleta em todo o Brasil e facilidade na gestão, uma vez que todo conveniado CAEPTOX tem acesso a um portal exclusivo que possibilita ver toda a lista de coleta e resultados, emitir as notas fiscais e comprar novos vales-exame.



Destaque-se também a parceria da FETPESP com as fabricantes de ônibus Mercedes-Benz do Brasil e a Caio Induscar. A Mercedes-Benz é a maior fabricante e exportadora de caminhões e ônibus da América Latina, além de ser líder no desenvolvimento de tecnologias para o transporte de cargas e de passageiros. Já a Caio Induscar, empresa fabricante de ônibus, líder na produção de carrocerias urbanas, produz até 40 carrocerias por dia na planta de Botucatu e dez carrocerias por dia na planta de Barra Bonita. Em breve, novas parcerias serão estabelecidas e disponibilizadas no *site* da Federação. 🚐

Acesse a plataforma de serviços da FETPESP no site [www.fetpesp.org.br](http://www.fetpesp.org.br) em Parcerias ou pelo QR Code ao lado





# MAIO AMARELO 2022, “JUNTOS SALVAMOS VIDAS!”

0

mês de maio vem chegando e com ele o Movimento Maio Amarelo, que tem como objetivo incentivar as pessoas, condutoras ou não, a voltarem sua atenção para o tema trânsito e seus efeitos.

Infelizmente, os anos passam, mas o Brasil continua sendo um dos países com maiores índices de mortes no trânsito. Além da dor para aqueles que perdem os seus entes queridos, os acidentes de trânsito geram prejuízos significativos para o País.

De acordo com estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), o Brasil perdeu quase 500 mil vidas no trânsito entre 2007 e 2018 a um custo de R\$ 1,584 trilhão, um valor que compreende duas vezes o da reforma da Previdência Social.

Nesse contexto, trabalhar o tema trânsito e segurança viária durante todo o mês de maio é algo relevante, necessário, talvez até mesmo obrigatório para aqueles que atuam na área de trânsito e nos transportes.

E dentro do transporte público coletivo de passageiros e no fretamento, como essas ações poderiam ser realizadas? Como tomar parte nesse Movimento?

Preliminarmente, revendo nos históricos dos sinistros registrados quais fatores de riscos são mais frequentes nas ocorrências. Com base nesses dados, o próximo passo é orientar e treinar os colaboradores, de modo que se evite a recorrência dos eventos.

Outra questão importante é trabalhar junto com a comunidade que vive nos arredores onde os ônibus transitam, levando informações de segurança para as pessoas, seja pela chamada mão própria, seja por parceria com órgãos ou entidades executivos de trânsito dos municípios.

Nesse ponto em particular, também seria indicado promover ações para os motociclistas, conscientizando-os da necessidade de serem mais prudentes ao transitarem, evitando, assim, a exposição a riscos desnecessários ao dividirem as vias com os coletivos.

Vale ressaltar que, quando há um trabalho conjunto da iniciativa privada com o Poder Público para desenvolver ações específicas como essas, os resultados sempre são muito positivos, além de repercutirem positivamente perante a mídia local ou regional.

O terceiro ponto de abordagem pode acontecer com os próprios usuários dos ônibus, por meio de iniciativas com foco na segurança dos pedestres, ciclistas, ou mesmo no interior dos ônibus com o uso, quando disponível, do cinto de segurança, demonstrando a importância da sua utilização, em especial nas viagens rodoviárias.

Com a participação do setor no Movimento Maio Amarelo, será possível até mesmo demonstrar o modo como o uso do transporte coletivo e do transporte por fretamento pode ser positivo para as cidades e seus municípios, à medida que, com o uso mais frequente dos coletivos, o número de vítimas de sinistros de trânsito tende a cair, o que significa um importante aliado para as cidades na redução de seus dados estatísticos de acidentes de trânsito, assim como será positivo para o meio ambiente uma redução no número de veículos em circulação.

Por fim, conclamamos a todos a participarem desse Movimento em 2022, para tornarmos realidade o mote do Maio Amarelo 2022: “Juntos Salvamos Vidas!” 🚩



**RENATO CAMPESTRINI**

Advogado e especialista em  
Trânsito, Mobilidade e Segurança





# DEZ DICAS DE BOAS PRÁTICAS NO TRÂNSITO

*Direção defensiva, uso de setas e equipamentos de segurança, além de respeito ao limite de velocidade, ajudam a salvar vidas*

U

m trânsito mais seguro é responsabilidade de todos: condutores e pedestres devem estar sempre atentos para tornar o trânsito mais humanizado e menos perigoso. De acordo com o Ministério da Infraestrutura, dez dicas básicas que, se respeitadas por todos, vão ajudar bastante. Confira!

## 1 DIREÇÃO DEFENSIVA

A direção defensiva ocorre quando o condutor está sempre preparado e atento para evitar riscos de acidente. As técnicas estão agrupadas em cinco elementos básicos: conhecimento, atenção, previsão, habilidade e ação.

## 2 USO DA BUZINA, SÓ QUANDO NECESSÁRIO

Tenha paciência no trânsito e evite buzinar por qualquer motivo. A buzina é um item obrigatório, mas deve ser utilizada somente para chamar atenção de quem está a seu redor.

## 3 SETA NÃO É OPCIONAL DO VEÍCULO

O uso correto das setas é essencial para comunicar as intenções de cada um nas vias. Essa ferramenta permite que os condutores consigam se programar para reduzir a velocidade ou frear a tempo quando necessário.

## 4 TRÂNSITO NÃO É CORRIDA DE VELOCIDADE

Dirigir em uma velocidade segura possibilita que o condutor tenha maior agilidade e segurança caso precise reagir a obstáculos na via.

## 5 NADA DE DIRIGIR E MANDAR MENSAGEM

O uso do celular ao volante, mesmo que por alguns segundos, é tão perigoso quanto dirigir embriagado. Deixe o aparelho guardado, já que, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, a prática é considerada uma infração gravíssima.

## 6 MANTER DISTÂNCIA SEGURA DE OUTROS CARROS

Manter distância de outros veículos é essencial para minimizar as consequências de uma distração e prevenir acidentes. A prática facilita que o condutor tenha mais tempo para reagir em uma situação de risco e maior espaço para manobras.

## 7 USAR CINTO OU EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

Segundo estudo da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, o uso do cinto de segurança no banco da frente reduz em 45% as chances de lesões graves em acidentes e, nos bancos de trás, os passageiros ficam até 75% mais seguros.

## 8 RESPEITAR A SINALIZAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro apresenta um conjunto de sinais definidos para melhorar a fluidez das vias e aumentar a segurança de motoristas e pedestres. Respeitar a sinalização é uma das principais regras para uma boa convivência no trânsito.

## 9 REALIZAR MANUTENÇÕES PERIÓDICAS

Duas das principais medidas preventivas são a inspeção e manutenção regulares do veículo. Acompanhe o funcionamento dos limpadores de para-brisa, pneus, faróis, sistema de freio e correia dentada. Um veículo bem cuidado traz mais segurança.

## 10 RESPEITAR A FAIXA DE PEDESTRES

Todo condutor eventualmente é um pedestre no trânsito. Uma boa prática é ser educado e esperar as pessoas atravessarem a faixa e dar passagem a quem precisar. 🚶

FONTE: MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

# GIROBUS, PROJETO ITINERANTE DA VIAÇÃO PARATY LEVA CULTURA, LAZER E SAÚDE PARA CIDADES EM QUE A EMPRESA ATUA

*Um ônibus totalmente adaptado vai oferecer ações sociais diversas como aulas de alfabetização e empreendedorismo*

B

uscando maior proximidade com a comunidade em que está inserida, a **Viação Paraty** reformou totalmente um ônibus que percorrerá todas as cidades atendidas pela empresa, levando inúmeras ações sociais para a população. O projeto, batizado de **GiroBus**, tem o objetivo de tornar a cultura, a educação e o bem-estar acessíveis a todos.

O veículo, um Mercedes-Benz OF 1418, Caio Apache Vip, foi totalmente remodelado. Todas as poltronas, balaústres e demais componentes do carro foram retirados. No seu interior tem instalado ar-condicionado e na parte externa um toldo, de modo que o carro esteja disponível para qualquer tipo de atividade. Mesas, cadeiras, pufes e objetos de decoração adquiridos poderão ser usados de acordo com a necessidade e o tipo de ação realizada.



“A nossa proposta é oferecer às comunidades a nossa própria agenda de ações, que inclui aulas de alfabetização e empreendedorismo com instituições parceiras, assim como a promoção de eventos específicos, em datas comemorativas, como a Páscoa, Dia das Mães, Dia de Fazer a Diferença e Natal, entre outras”, explica a **diretora de Comunicação da Viação Paraty, Luciana Herszkowicz**.

Além disso, acrescenta Luciana, serão criadas parcerias com a iniciativa privada, visando a alianças e ao fortalecimento da economia local. O projeto permite, inclusive, que as empresas utilizem o GiroBus, caso haja disponibilidade, para a realização de ações próprias.

“Um dos acordos já formalizados é com a rede de farmácias Drogaven, que possui 37 lojas localizadas nas cidades de Araraquara, São Carlos e Matão”, esclarece a diretora. Uma vez por mês, o GiroBus e a Drogaven vão percorrer algumas regiões realizando o Dia da Saúde com orientações sobre o tema, aferição de pressão e teste de glicemia, entre outras atividades.

“A expectativa em torno desse projeto é grande, pois é uma excelente oportunidade de aproximação com a comunidade, oferecendo atividades que agreguem valor”, acrescenta Luciana. “Queremos que a população sinta que não apenas disponibilizamos um meio de transporte, mas que também fazemos parte da vida dela.”

### CURIOSIDADES SOBRE O GIROBUS PARATY

O nome GiroBus é uma alusão ao verbo “girar”, que significa “dar voltas ou giros, andar de um lado para outro, circular”, ou seja, é aquele que percorre, se movimenta, chega a qualquer ponto da cidade e atende a toda a população, que é exatamente o que um ônibus faz em sua função normal. “Além disso, a palavra ‘giro’ na língua portuguesa, de Portugal, tem a conotação de bonito e curioso, o que se encaixa perfeitamente no conceito do GiroBus”, pontua Luciana.

O *layout* do veículo foi criado pela *designer* Patrícia Corbi, que utilizou como base a “assinatura” GiroBus, que tem como foco a arte, a educação e o bem-estar no cotidiano das cidades, acontecendo a todo o momento, em um constante movimento. As ilustrações no ônibus representam exatamente isso. São pessoas ouvindo música, dançando, estudando, pintando e interagindo com a cidade. A cor escolhida foi o laranja, de modo que diferencie a cor verde-claro usada nos ônibus da Viação Paraty. Entretanto, a logomarca da empresa pode ser vista em toda a arte, identificando claramente que o GiroBus é um projeto da companhia.



### LANÇAMENTO DO GIROBUS

O GiroBus foi lançado no dia 27 de março, durante a corrida Atalanta Run em Araraquara, uma iniciativa da Viação Paraty e de empresas da cidade. A prova de rua, composta de cinco quilômetros de corrida e dois quilômetros de caminhada, é um projeto pioneiro, que contou com uma programação diversificada de atividades no Parque Infantil, localização tradicional da cidade. A iniciativa homenageou a força e determinação feminina, uma vez que o evento aconteceu em março, mês em que é comemorado o Dia da Mulher. 🚩

# SOLIDARIEDADE EM MOVIMENTO

*Viação Caieiras e Grupo São João  
doam cestas básicas para população atingida por temporais*

Os meses de janeiro e fevereiro foram marcados por fortes chuvas que deixaram inúmeros mortos e centenas de famílias desabrigadas. O site Climatempo, especializado em previsão meteorológica, apontou que em várias regiões do estado de São Paulo o total de precipitações entre os dias 26 e 30 de janeiro foi quase o volume médio mensal.

Em Franco da Rocha, cidade localizada na Grande São Paulo, ruas ficaram inundadas e o município registrou o transbordamento de dois rios, alagamentos e deslizamentos que afetaram diferentes regiões da cidade. No bairro Parque Paulista, um deslizamento de terra soterrou 15 pessoas.

A **Viação Caieiras**, que opera linhas municipais e intermunicipais na região noroeste do conglomerado urbano da Grande São Paulo, demonstrando solidariedade às pessoas afetadas pela tragédia causada pelas fortes chuvas, doou mil cestas básicas para a Prefeitura de Caieiras e mil cestas básicas para a Prefeitura de Franco da Rocha. As doações foram distribuídas pelas prefeituras para as famílias atingidas pelas enchentes.



VIAÇÃO CAIEIRAS DOA DUAS MIL CESTAS BÁSICAS

No Rio de Janeiro não foi diferente. No mês de fevereiro um forte temporal atingiu Petrópolis, deixando mais de 100 mortos e centenas de famílias desabrigadas. Em seis horas, choveu mais que o esperado para o mês inteiro na cidade. A força da correnteza arrastou carros e ônibus, em um cenário aterrorizante.



GRUPO SÃO JOÃO, SOLIDARIEDADE COM VÍTIMAS DAS ENCHENTES

O **Grupo São João**, se solidarizando com as vítimas, aderiu à campanha realizada pelo Fundo Social de Solidariedade de Sorocaba, batizada de “A Fome não é Fake! – Socorro a Petrópolis”. Na manhã do dia 20 de fevereiro, o diretor da empresa, Marco Antônio Franco, esteve no *drive-thru* montado no estacionamento do Paço Municipal e, em nome do Grupo São João, doou cem cestas básicas.

A empresa, que opera o transporte público em vários municípios da Região Metropolitana de Sorocaba, costuma participar de ações sociais em prol dos mais necessitados. Prova disso é que, em janeiro, uma campanha contou com a participação de colaboradores e com a direção do Grupo São João para arrecadar cestas básicas destinadas às famílias atingidas pelas fortes chuvas que castigaram as cidades da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

“Ficamos comovidos com a situação das pessoas que perderam tudo por causa das enchentes e alagamentos e resolvemos arregaçar as mangas e colaborar”, explica o gestor de Recursos Humanos da empresa de transportes, Rodrigo Fioravanti. 🚩

## BOAS PRÁTICAS

Divulge também as boas práticas da sua empresa. Envie um e-mail para [entrepresentes@uol.com.br](mailto:entrepresentes@uol.com.br).



# PARQUE DA MOBILIDADE URBANA, UM NOVO OLHAR SOBRE O TEMA

*Evento tem apoio institucional da FETPESP e será realizado dos dias 23 a 25 de junho*

0

Memorial da América Latina, em São Paulo, sediará no mês de junho um importante evento cuja proposta é promover a mobilidade urbana disruptiva, sustentável e inclusiva por meio da discussão, da troca de informações e da difusão de ideias entre o ecossistema de mobilidade no Brasil e no mundo, de modo que seja possível garantir o deslocamento das pessoas nas cidades de forma sustentável e equitativa.

Trata-se de um novo olhar sobre o tema, tendo em vista que o setor, pelo fato de já vir experimentando diversas modificações ao longo dos últimos anos, teve o seu processo bastante acelerado em função da pandemia, que mudou definitivamente a maneira como as pessoas se deslocam.

O **Parque da Mobilidade** é uma iniciativa da plataforma Connected Smart Cities e do caderno Mobilidade Estação, com o apoio institucional da **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)**. O objetivo é compartilhar experiências, promover discussões e realizar ações concretas que serão desenvolvidas de forma colaborativa com diversos parceiros.

O evento contará com exposição de produtos, serviços e tecnologias; demonstrações interativas; *test-drive* e *test-ride*; atividades recreativas; espaços de convivência e muito conteúdo relevante acerca desse universo. Para isso, além dos auditórios serão utilizadas a Praça da Sombra e a marquise para exposições.

Dentre as atrações do Parque da Mobilidade, destacam-se:

- **ESPAÇO MOBILIDADE DISRUPTIVA**  
Apresentações de drones, veículos autônomos, realidade virtual, além de inovações, tecnologias e tendências que impulsionam mudanças significativas na mobilidade urbana;
- **ESPAÇO MOBILIDADE SUSTENTÁVEL**  
Discussões sobre transporte coletivo, mobilidade elétrica, infraestrutura cicloviária, *test-drive* e também *test-ride* com bicicleta, patinete, scooter e motos elétricas;
- **ESPAÇO MOBILIDADE INCLUSIVA**  
Apresentação de espaços e serviços públicos urbanos com a ideia de trazer a igualdade entre os cidadãos de forma eficiente;
- **ESPAÇO LOGÍSTICA INTELIGENTE URBANA**  
Abordagem do impacto do *delivery* e do *e-commerce* para a mobilidade urbana, além de logística inteligente e integrada de cargas, segurança dos motoristas e multimodalidade nas cidades;
- **ESPAÇO EXPERIÊNCIA MULTIMODAL**  
Todos os visitantes devem se inscrever pelo *site* e indicar o modo como é possível chegar ao Parque (no Memorial da América Latina) utilizando, no mínimo, três modais, preferencialmente compartilhados, podendo ser elétrico, ativo ou coletivo.

**SAVE THE DATE**

**23 a 25 de junho de 2022**

Memorial da América Latina  
São Paulo – SP



O Parque da Mobilidade Urbana acontecerá de 23 a 25 de junho de 2022, no Memorial da América Latina, Barra Funda-São Paulo.

Mais informações pelo *site*  
[www.parquedamobilidadeurbana.com.br](http://www.parquedamobilidadeurbana.com.br)



# SEST SENAT GANHA REFORÇO NA FORMAÇÃO DE MOTORISTAS

*Caminhão doado pela Scania será utilizado na Escola de Motoristas e em treinamentos para empresas transportadoras*



Scania Latin America, em cerimônia realizada no dia 24 de fevereiro, em sua fábrica, em São Bernardo do Campo, doou ao Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) Unidade de Assis-SP um caminhão Scania R450 A6x4, ano 2017/2018, na cor branca.

O veículo será utilizado na formação de condutores do projeto Escola de Motoristas Profissionais e em treinamentos específicos de empresas de transporte do oeste paulista. Havendo disponibilidade, será usado também por outras Unidades Operacionais do SEST SENAT na região.

A iniciativa da montadora propiciará um incremento na preparação e capacitação de mão de obra para empresas do setor, sobretudo dos profissionais que transportam cana-de-açúcar, principal cultura local. “É a nossa contribuição para o fomento da educação de profissionais, fundamental para o desenvolvimento do Brasil”, destacou durante a entrega do veículo, o **presidente e CEO da Scania Latin America, Christopher Podgorski**.

Para o **diretor adjunto do SEST SENAT, Vinicius Ladeira**, foi gratificante estreitar o relacionamento da instituição com a Scania e conhecer as suas principais lideranças. “Somos os responsáveis pela qualificação dos profissionais que utilizam os produtos da montadora e, por isso, precisamos desses equipamentos para treinar a mão de obra de uma forma adequada”, pontua o diretor, enfatizando que, com a doação desse veículo Scania de última geração, a frota de caminhões da entidade ganha um reforço que possibilitará um aumento do número de atendimentos.





De acordo com o **supervisor do Conselho Regional de São Paulo do SEST SENAT, Luís Rafael Cardieri Marchesi**, há uma deficiência de motoristas profissionais no mercado, tendo em vista que os Centros de Formação de Condutores se limitam apenas a formar e não a treinar os motoristas, ocasionando, assim, uma dificuldade para as empresas de transportes recrutarem condutores preparados.

“Nós, no SEST SENAT, no estado de São Paulo e no Brasil, temos a Escola de Motoristas Profissionais, onde são realizados treinamentos práticos em ônibus e caminhões, que aperfeiçoam e capacitam os condutores. Por isso é tão importante termos esses veículos, juntamente com os simuladores de direção já disponíveis em nossas Unidades, para formar profissionais aptos a atender ao setor transportador”, explica Rafael.

O **presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (FETCESP) e vice-presidente do Conselho Regional de São Paulo do SEST SENAT, Carlos Panzan**, ressalta que a doação desse caminhão Scania é muito importante para o setor transportador, que vem sofrendo com a escassez de mão de obra, principalmente de motoristas. “Precisamos qualificar da melhor forma possível os profissionais do volante e, nesse sentido, esse veículo será de grande valia.”


O gestor da **Unidade Operacional de Assis, Erik Cabrini Abrão**, também salienta que a iniciativa da Scania possibilitará o desenvolvimento de treinamento e formação de motoristas para o setor canavieiro, que tem uma grande carência na contratação de motoristas. “Além disso, estamos prospectando um aumento de 50% do volume de atendimento da Escola de Motoristas.”

Durante o evento de entrega do caminhão Scania, os convidados puderam conhecer um pouco da história da montadora e do próprio veículo, além de visitarem as modernas e impecáveis instalações da fábrica, de onde saem diariamente centenas de ônibus e caminhões dotados de alta tecnologia.

A Scania é referência mundial em soluções de transporte sustentável e um dos principais fabricantes de caminhões pesados, de ônibus e de motores industriais, marítimos e geração de energia. Com presença em mais de 100 países, conduz a mudança para um sistema de transporte e logística sustentável.

### **SOBRE A ESCOLA DE MOTORISTAS PROFISSIONAIS**

O projeto Escola de Motoristas Profissionais do SEST SENAT tem como objetivo promover a capacitação e a atualização de condutores habilitados nas categorias D ou E. A iniciativa visa aumentar a empregabilidade, melhorar a qualidade dos serviços prestados à sociedade e a segurança no trânsito. As aulas são teóricas e práticas, realizadas em simuladores, caminhão ou ônibus, e executadas por meio de manobras e circuitos de condução nas condições reais encontradas nas rodovias.

Os cursos, gratuitos e alinhados às exigências do mercado de trabalho, são destinados aos motoristas do setor de cargas e de passageiros, maiores de 21 anos, com Carteira Nacional de Habilitação (CNH) na categoria D, para motoristas do setor de passageiros; e na categoria E, para cargas. Além disso, os candidatos devem residir na área de abrangência da circunscrição regional de trânsito correspondente à Unidade Operacional do SEST SENAT na qual deseja se inscrever. 



## SEST SENAT RIO CLARO, PRESENÇA MARCANTE NA CIDADE AZUL

*Trabalhadores do transporte encontram na Unidade Operacional de Rio Claro uma gama de serviços voltados para a melhoria da qualidade de vida pessoal e profissional*

0

interior de São Paulo oferece inúmeras opções de passeios, com paisagens deslumbrantes e peculiaridades – muitas vezes – desconhecidas. Rio Claro é um desses lugares que merecem ser visitados. Conhecida como “cidade azul”, graças ao seu lindo e diferenciado céu, e pelo potencial turístico, situa-se na rota econômica do estado de São Paulo devido à proximidade com as rodovias Anhanguera e Bandeirantes. Está localizada a 90 quilômetros do Aeroporto Internacional de Viracopos em Campinas e a 200 quilômetros da cidade de São Paulo.

Rio Claro tem na ferrovia um dos seus principais marcos históricos e na Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade o seu principal cartão-postal, além de ser uma das mais importantes reservas verdes do país. Possui rico acervo arquitetônico, que pode ser apreciado por meio de imóveis espalhados pela cidade, e diversos atrativos turísticos, como campeonatos e eventos de balonismo, museus, áreas de lazer, restaurantes, clubes, teatro e cinema, entre outros. Ela já foi considerada pela ONU como a sexta melhor cidade em qualidade de vida no estado de São Paulo.

O município foi o primeiro do estado e o segundo do país a utilizar a luz elétrica, em substituição à iluminação a gás, como também o primeiro a adotar a embalagem de alumínio para cerveja e refrigerantes. Outra peculiaridade rioclarenses é o elevado número de pessoas que usam bicicleta como meio de transporte, aproveitando as ruas planas e largas da cidade projetada.

Quem for visitar Rio Claro não pode deixar de conhecer a Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade. Criada em 1909, possui a maior variedade de espécies de eucalipto do Brasil, o que a torna referência no cultivo e pesquisa da planta e a faz conhecida como “berço do eucalipto”. Entre outras atrações, o local possui o Museu do Eucalipto, criado pelo agrônomo Edmundo Navarro de Andrade.

Já o Parque Municipal Lago Azul, recentemente vitalizado, oferece área verde, um belo lago, acesso gratuito à *internet*, redes, pedalinhos, quadras esportivas, mirante, chafarizes e abriga uma réplica da Torre Eiffel. Outros pontos também merecem visita. Entre eles estão o Casarão da Cultura, o Teatro Municipal, o Museu Histórico e Pedagógico “Amador Bueno da Veiga”, o Mercado Municipal e a Igreja Matriz São João Batista.

## SEST SENAT, SUPORTE ESSENCIAL AOS TRANSPORTADORES

Outro ponto, que não é turístico, mas que agrega valor à cidade, foi construído em Rio Claro especialmente para os trabalhadores do transporte e seus familiares. Trata-se da Unidade Operacional do Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SEST SENAT. No local são oferecidos cursos, treinamentos, cultura, saúde e lazer, contribuindo, assim, para a melhoria da qualidade de vida e para a capacitação dos transportadores.

A Unidade disponibiliza uma variedade de cursos presenciais e a distância para a formação, a qualificação e o aperfeiçoamento profissional, visando à melhoria da eficiência e excelência dos serviços, além de uma gama de atendimentos com foco no bem-estar e na saúde. O SEST SENAT de Rio Claro também oferece uma completa estrutura de lazer com piscina, quiosques e quadras.

Na área da saúde, a Unidade presta atendimento nas especialidades de fisioterapia, nutrição, odontologia e psicologia, além de projetos voltados para esportes e atividades físicas. Para isso, o local oferece academia esportiva, sala de ginástica, escolinha de futebol e de ciclismo.

Merece destaque a clínica de fisioterapia que conta com os recursos de Pilates, RPG e acupuntura. No auge da pandemia do novo coronavírus, o setor de fisioterapia da Unidade teve um importante papel na reabilitação dos motoristas e de seus familiares com sequelas motoras e respiratórias.

“Já o setor de odontologia oferece desde clínica geral e odontopediatria até tratamentos mais complexos e reabilitadores como clínica geral, odontopediatria, periodontia, prótese, cirurgia, endodontia, ortodontia e dentística (ramo da odontologia que atua na área da cosmética e restauração dental)”, explica a diretora da unidade, **Cristiane Panegassi Gobesso**. 🏠

Siga o SEST SENAT  
Rio Claro nas  
redes sociais:

 @sestsenatrioclaro

 @sestsenat.rioclarosp

FONTES:

[HTTPS://WWW.VISITERIOCLARO.COM.BR/CULTURA-E-LAZER/FATOS-IMPORTANTES-SOBRE-RIO-CLARO/](https://www.visiterioclaro.com.br/cultura-e-lazer/fatos-importantes-sobre-rio-claro/)

[HTTP://WWW.CIESP.COM.BR/RIOCLARO/SOBRE/HISTORIA/](http://www.ciesp.com.br/rioclaro/sobre/historia/)

[HTTPS://WWW.GUIADOTURISMOBRASIL.COM/CIDADE/SP/169/RIO-CLARO](https://www.guiadoturismobrasil.com/cidade/sp/169/rio-claro)



FLORESTA ESTADUAL EDMUNDO NAVARRO DE ANDRADE



# MERCADO DE ÔNIBUS TERÁ RETOMADA GRADUAL

*Scania prevê um leve otimismo, especialmente no segmento rodoviário*

0

setor de transporte público coletivo foi fortemente afetado pela pandemia, com queda acentuada na demanda de passageiros e, consequentemente, de receita. O segmento ainda tem um longo caminho pela frente para se recuperar financeiramente. Entretanto, a Scania prevê um cenário otimista para o mercado de ônibus em 2022, especialmente no segmento rodoviário e também na comercialização de modelos movidos a gás. Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) haverá alta próxima de 20% nas vendas da indústria em comparação ao período anterior, com 17 mil unidades no total.

Segundo o gerente de Vendas de Soluções de Mobilidade e Potência da Scania no Brasil, Celso Mendonça, a retomada gradual de vendas continuará ao longo de 2022 e a diminuição dos casos de Covid-19, com o avanço da vacinação, serão fundamentais para ditar os rumos do mercado. “Vislumbramos um mercado mais promissor nos rodoviários, que vai continuar seu processo de disrupção com novas formas de vendas de passagens, aplicativos e digitalização”, afirmou. Em relação a 2021, a Scania fechou o ano com 35% de participação nos rodoviários.

Em face da situação econômica das empresas do setor de ônibus, o diretor de Vendas de Soluções da Scania no Brasil, Silvio Munhoz, em coletiva de imprensa, disse que as soluções Scania de produtos e serviços têm se destacado pelo baixo custo operacional, programas de manutenção que propiciam mais disponibilidade e gestão eficiente via conectividade. “Além disso, apresentaremos, em breve, a linha de chassis Euro 6”, ainda mais econômica, mais rentável e que trará soluções para oferecer um custo total de operação imbatível.”



# NOVO ÔNIBUS PARADISO G8 1600 LD EM FASE DE HOMOLOGAÇÃO


*Modelo deve ser introduzido no mercado a partir do segundo trimestre*

1

Integrante da Geração 8, linha de rodoviários lançada no segundo semestre do ano passado, o Paradiso G8 1600 LD está em fase de homologação para ser introduzido no mercado a partir do segundo trimestre. O modelo pode ser produzido com diferentes marcas de chassi na configuração 6x2 e conta com a Marcopolo Biosafe, plataforma concebida para tornar o transporte coletivo mais seguro contra contaminações de vírus e bactérias e que reúne soluções focadas em biossegurança.

Dentre os seus diferenciais, destacam-se:

- Cabine do motorista projetada para privilegiar a dirigibilidade e visibilidade;
- Maior altura interna da escada e novo pega-mão para apoio representam mais segurança e melhor acessibilidade ao salão;
- Maior espaço entre poltrona e painel permite acesso à cabine pela porta de serviço;
- Maior abertura do camarote do motorista;
- Parede de separação envidraçada e nova posição do painel proporcionam melhor visibilidade para motorista e auxiliar;
- Geladeira junto do motorista à esquerda, com USB;
- Novo painel de instrumentos superior;
- Bagageiro com abertura total de tampas.



Ao desembarcar  
espere o veículo  
parar totalmente

**JUNTOS  
SALVAMOS  
VIDAS!**

 **maio amarelo**

REALIZAÇÃO

**CNT / SEST SENAT**

APOIO

 **OBSERVATÓRIO  
NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA**

 **PÁTRIA AMADA  
BRASIL**  
GOVERNO FEDERAL

convite

# Campanha do agasalho 2022

Visando estimular a responsabilidade social empresarial bem como a solidariedade dos profissionais do setor, a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) mais uma vez convida os Sindicatos que a compõem, bem como as empresas operadoras, a promoverem em suas cidades, garagens e agências campanhas para arrecadar agasalhos, sapatos e cobertores.



## Como participar?

Bastam boa vontade, disposição e criatividade para organizar campanhas e postos de coleta nas garagens, agências e até mesmo dentro dos veículos, entre outros meios.



## O que doar?

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



## Para quem doar?

As doações – depois de contabilizadas – devem ser encaminhadas pelas próprias empresas, de acordo com seu critério, aos Fundos Sociais de Solidariedade da região onde estão localizadas, a entidades assistenciais, aos próprios colaboradores, a hospitais, albergues, hospitais, creches ou a outras instituições que julgarem ser oportuno.



## Prazos

Duração da campanha:  
**maio e junho de 2022.**



### IMPORTANTE:

As empresas associadas devem enviar até o dia **10 de julho** um breve relato para o e-mail [entrepanteses@uol.com.br](mailto:entrepanteses@uol.com.br), com as seguintes informações:

- de que modo a campanha foi desenvolvida (ações realizadas);
- número de peças arrecadadas;
- locais onde foram entregues;
- fotos em alta resolução da arrecadação ou da entrega dos agasalhos.

**OBS.: ESSE MATERIAL SERÁ DIVULGADO NA EDIÇÃO DE AGOSTO DA REVISTA SOU + ÔNIBUS.**

CONTAMOS COM SEU ENVOLVIMENTO,  
SUA PARTICIPAÇÃO E SOLIDARIEDADE!