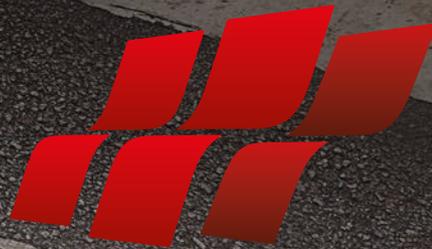
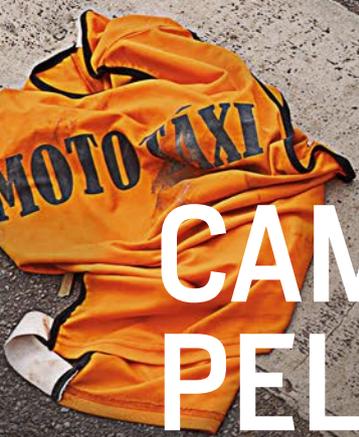


SOU ônibus



REVISTA DA FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE SÃO PAULO
MAIO/JUNHO 2022. EDIÇÃO 34



CAMPANHA PELA VIDA E PELO USO DO TRANSPORTE PÚBLICO

Iniciativa da FETPESP e da NTU, com apoio da CNT, visa conscientizar a população da importância da utilização do transporte público regular e os perigos do mototáxi

SUSTENTABILIDADE

Empresas de ônibus de Bauru aderem ao projeto Despoluir e garantem Selo Verde à cidade

ENTREVISTA

Horácio Augusto Figueira: “A guerra é aqui: para cada vítima fatal de sinistro de moto, dez ficam inválidas”

TECNOLOGIA

A hora e a vez do GNV?

INOVAÇÃO.
O CAMINHO PARA UMA
MOBILIDADE
MAIS EFICIENTE, MAIS INCLUSIVA E
MAIS HUMANA



Inovamos constantemente para oferecer soluções de mobilidade ágeis, integradas e conectadas, que atendam com qualidade as demandas e necessidades atuais das cidades, operadoras e seus clientes.

PRODATA 
mobility Brasil

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.

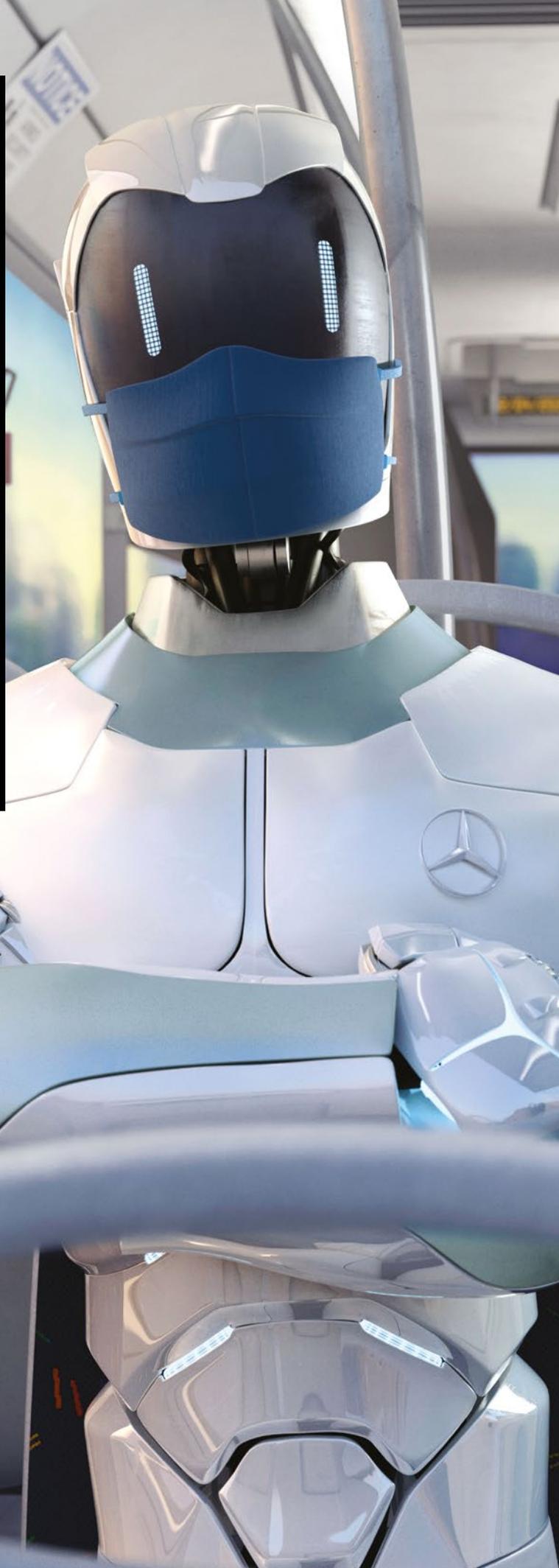
www.mercedes-benz.com.br | CRC: 0800 970 9090

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

Mercedes-Benz
Referência em ônibus.



Juntos salvamos vidas.



APELO PELA VIDA

Esta edição da Sou + Ônibus chega com um forte apelo pela vida, o nosso bem mais precioso. Vivemos momentos difíceis, em parte deflagrados pela pandemia do novo coronavírus, que vem ceifando milhares de vidas.

Diariamente, entretanto, convivemos com o que também podemos chamar de uma verdadeira pandemia: as mortes no trânsito. Anualmente, milhares de pessoas são vitimadas por sinistros que, quando não matam, deixam sequelas permanentes, incapacitando-as para uma vida saudável e produtiva.

De acordo com estatísticas da Polícia Rodoviária Federal, em 2020, foram 63.578 sinistros, resultando em 71.511 pessoas feridas e 5.293 mortes. Em 2021, 64.518 sinistros, com 71.804 feridos e 5.393 vítimas fatais.

Em face dos elevados índices, que aumentam ano após ano, ganham força no setor de transporte iniciativas em prol de maior segurança nas ruas e rodovias.

Merece destaque a campanha nacional lançada no dia três de junho pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) e pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), com o apoio da Confederação Nacional do Transporte (CNT). A iniciativa intitulada SUA SEGURANÇA NÃO PODE SER PASSAGEIRA. VÁ DE ÔNIBUS defende o uso do transporte público regular e seguro aos passageiros e alerta para os perigos dos transportes alternativos e do uso do mototáxi.

Já no mês de maio, o Movimento Maio Amarelo mobilizou toda a sociedade, abrangendo os mais diversos segmentos. As empresas de transporte público por ônibus, mais uma vez, aderiram prontamente à iniciativa, que este ano teve como mote “Juntos Salvamos Vidas!”, e desenvolveram em suas garagens e comunidades inúmeras ações, com o objetivo de conscientizar sobre a importância de um trânsito mais seguro.

Ainda com foco na segurança viária, conversamos com o mestre em Engenharia de Transportes, Horácio Augusto Figueira, que destacou as falhas no sistema de fiscalização, a ineficiência da legislação e os perigos que os mototáxis representam, além de enfatizar a necessidade de priorizar o transporte coletivo, essencial e imprescindível, nos grandes centros urbanos, para uma mobilidade segura e sustentável.

E por falar em mobilidade sustentável, destacamos nesta edição o trabalho do Programa Ambiental do Transporte – Despoluir, sob a gestão da FETPESP, desenvolvido em parceria com as prefeituras. A iniciativa denominada Selo Cidade Verde tem por objetivo ampliar a abrangência e efetividade no diagnóstico da emissão de gases veiculares poluentes e visa incluir todos os ônibus das frotas regulares dos municípios. Desta vez, a cidade de Bauru foi contemplada com o Selo. De um total de 301 veículos aferidos, houve 297 totalmente aprovados.

Tudo isso e muito mais você confere nesta 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

PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Mauro Artur Herszkowicz

VICE-PRESIDENTES RODOVIÁRIOS

Cláudio Nelson Calhau Rodrigues de Abreu
Robson Rodrigues

VICE-PRESIDENTES METROPOLITANOS

João Antonio Setti Braga
Luiz Augusto Saraiva
José Roberto Iasbek Felício

VICE-PRESIDENTES URBANOS

Belarmino da Ascensão Marta Júnior
Francisco Armando Noschang Christovam

CONSELHO FISCAL (TITULARES)

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

CONSELHO FISCAL (SUPLENTES)

Roberto Cancian
Júlio Luiz Marques

SOU + ÔNIBUS

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

PROJETO GRÁFICO E EDITORAÇÃO

Duo Design
CONSELHO EDITORIAL
Anderson Oliveira
Denise Nicolini
Francisco Hélio Ferreira Da Silva
Regina Helena Teixeira

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

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

ENTREVISTA 6

Horácio Augusto Figueira, mestre em Engenharia de Transportes, consultor independente da HORA H Pesquisa Engenharia & Marketing Ltda.

DESTAQUE 10

Campanha pela vida e pelo uso do transporte público

**TECNOLOGIA** 14

A hora e a vez do GNV?

SUSTENTABILIDADE 17

Prazo para declaração de emissões de GEE à Cetesb termina em outubro

COMJOVEM

- Tecnologia e educação a favor das empresas de ônibus 18
- Planilha tarifária da ANTP em pauta 20

TRÂNSITO SEGURO 22

Maió Amarelo mobiliza empresas de ônibus em prol de um trânsito mais seguro

**MOBILIDADE URBANA**

- 26 • Parque da Mobilidade Urbana
- 28 • Seminário NTU

**30 PIT STOP**

Anos de ouro do ônibus retratados em obra do *publisher* Antonio Ferro

31 FIQUE POR DENTRO

Centro Técnico da Caio Busscar: maior proximidade com seus clientes

RESPONSABILIDADE SOCIAL

- 32 • Dia de Fazer a Diferença
- 33 • Expresso Itamarati comemora aniversário plantando 130 árvores

34 DESPOLUIR

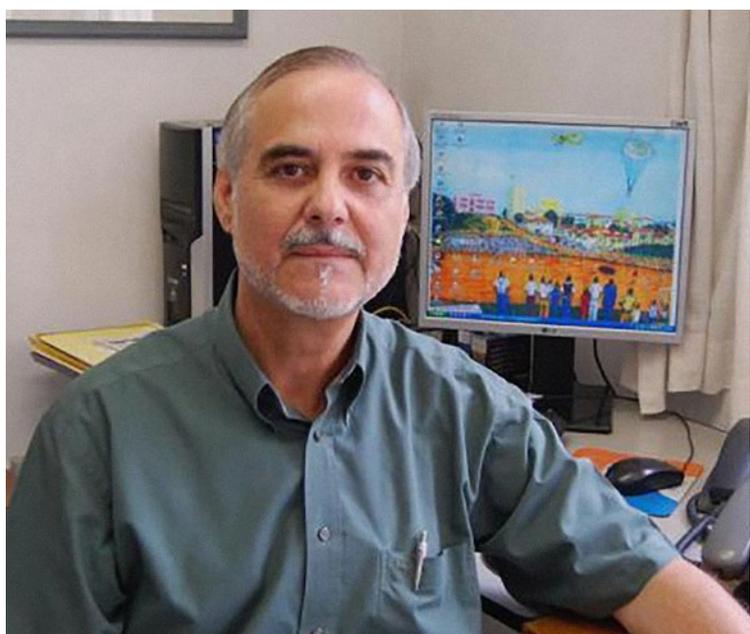
Empresas de ônibus de Bauru aderem ao projeto Despoluir e garantem Selo Verde à cidade

**36 CIRCULANDO**

SEST SENAT Bauru, atrativo de destaque na cidade

38 SEST SENAT

Copa SEST SENAT de Futebol Society promove integração do setor



HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA

MESTRE EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES,
CONSULTOR INDEPENDENTE DA HORA H
PESQUISA ENGENHARIA & MARKETING LTDA.

“TODOS NÓS PERDEMOS COM OS SINISTROS DE TRÂNSITO E MESMO AQUELES QUE NÃO POSSUEM VEÍCULO PAGAM VIA IMPOSTOS ESSA VERDADEIRA GUERRA DE MORTOS E INVÁLIDOS”

Em entrevista à revista Sou + Ônibus, o engenheiro Horácio Augusto Figueira, especialista em Transportes, fala sobre o elevado número de mortes decorrente dos sinistros de trânsito, da falha no sistema de fiscalização, do perigo que os mototáxis representam e sobre a necessidade de priorizar o transporte coletivo, essencial e imprescindível, nos grandes centros urbanos, para uma mobilidade segura e sustentável. Confira a seguir.

ACIDENTES OU SINISTROS DE TRÂNSITO: QUAL A DENOMINAÇÃO CORRETA?

HORÁCIO – De acordo com norma da ABNT – NBR 10697:2020, a expressão “acidente de trânsito”, que remete, semanticamente, a algo inevitável ou que não poderia ter sido evitado, foi substituída por “sinistro de trânsito” e definida como todo evento que resulte em dano ao veículo

ou à sua carga e/ou em lesões a pessoas e/ou animais, e que possa trazer dano material ou prejuízos ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público. Já incidente de trânsito é todo evento que não resulta em vítima ou dano material, mas com prejuízos ao trânsito, ou à via ou ao meio ambiente.

MILHARES DE PESSOAS MORREM POR ANO EM SINISTROS DE TRÂNSITO. QUAIS SÃO AS PRINCIPAIS CAUSAS E FATORES CONTRIBUINTES?

HORÁCIO – Segundo a norma da ABNT – NBR 10697:2020 diversos fatores contribuem para a ocorrência dos sinistros de trânsito. Entre eles estão o fator humano – o principal responsável pelas causas; os fatores externos (chuva, granizo, neblina etc.); fator operacional e viário; e fator veicular (manutenção deficiente do veículo).

Além disso, temos os fatores que contribuem para o aumento da probabilidade de sinistros de trânsito. Eles são caracterizados pela ausência, insuficiência ou ineficiência de uma legislação específica vigente sobre o trânsito, da fiscalização das normas de trânsito, de equipamentos de fiscalização de trânsito e de educação para o trânsito.

COMO ESSES SINISTROS PODEM SER EVITADOS E QUAIS OS CAMINHOS PARA MITIGÁ-LOS?

HORÁCIO – O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), criado pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018, acrescenta o art. 326-A ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e propõe um novo desafio para a gestão de trânsito no Brasil e para os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito. A meta do PNATRANS é, no período de dez anos (2021-2030), reduzir no mínimo à metade o índice nacional de mortos no trânsito por grupo de veículos e o índice nacional de mortos no trânsito por grupo de habitantes, ambos apurados no ano da entrada em vigor da Lei nº 13.614.

Os seis pilares do PNATRANS tem interfaces diretas com cada participante do trânsito e necessitam de corresponsabilidades e comprometimentos de metas, caso queiramos mudar o trágico quadro atual no Brasil e que perdura há muitas décadas. São eles: Gestão da Segurança no Trânsito, Vias Seguras, Segurança Veicular, Educação para o trânsito, Atendimento às vítimas e Normatização e Fiscalização. Em minha opinião, a segurança do trânsito, para mudar de verdade no Brasil, precisa ser como a nossa respiração, ou seja, estar presente em todos os momentos e locais por onde passamos.

ALÉM DAS VÍTIMAS, QUEM MAIS PAGA POR ESSAS MORTES E INVALIDEZ?

HORÁCIO – Todos nós perdemos com os sinistros de trânsito e mesmo aqueles que não possuem veículo pagam via impostos essa verdadeira guerra de mortos e inválidos todos os anos, como se fosse algo natural e inevitável. Daqui a uma ou duas décadas a Previdência Social poderá quebrar se nada mudar, pois o Brasil será um país de idosos (IBGE) e de inválidos.

Como começar a mudar? Tornar os custos de materiais, de internação, recuperação e sociais (pensão) provocados pelos sinistros de trânsito de responsabilidade de quem (indivíduos ou empresas) produziu o fato e não da sociedade.

A distribuição de verbas federais para governadores e prefeitos precisa estar condicionada à redução ou ao aumento de vítimas fatais e feridas em sinistros de trânsito, a cada ano, em cada cidade. Hoje a conta vai para o SUS e todos lavam as mãos.

Chega de tolerância, precisamos ter projetos feitos por profissionais que se responsabilizem perante o CREA, nas áreas de Engenharia de Tráfego e Transportes e não por curiosos, para serem seguros, com sinalizações aplicadas dentro das normas e fiscalizações efetivas e eficientes. Tolerância ZERO às infrações!

O SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO É EFICIENTE?

HORÁCIO – A infração de trânsito pode matar ou mutilar e a fiscalização hoje não é nem um pouco eficiente, podendo-se afirmar que a “indústria da multa” anda à velocidade de um cavalo velho e manco e a “indústria da infração”, à velocidade da luz.

Ao se compararem os totais anuais de multas aplicadas em uma cidade com a expansão dos índices reais de infração observados nas pesquisas por amostragem, para toda a cidade, tem-se que o total autuado em um ano equivale ao que os condutores cometem em duas horas por dia. Aqui está a verdadeira indústria de infrações e de sinistros de trânsito.

COMO AUMENTAR A EFICIÊNCIA DA FISCALIZAÇÃO SEM ELEVAR CUSTOS PARA OS ÓRGÃOS GESTORES?

HORÁCIO – Urge mudar o foco da fiscalização para as infrações ligadas à segurança, as quais deveriam representar no mínimo 80% a 90% do total de multas aplicadas manualmente, e que coloquem em risco a vida de pedestres, ciclistas e condutores de veículos. Fiscalização aleatória, 24 horas e 7 dias na semana; fiscalização dinâmica, com acompanhamento e parada de veículos, principalmente em relação às motos; comunicação com ações educativas permanentes e diárias, com mensagens positivas (sem o “não”) em toda a cidade e rodovias; divulgação diária em todas as mídias das estatísticas de sinistros de trânsito, com e sem vítimas, e fatores de risco observados, além de campanhas permanentes e de impacto, com vídeos, são outras medidas importantes.

COMO VOCÊ VÊ A QUESTÃO DA PROLIFERAÇÃO DAS MOTOS?

HORÁCIO – As motos, mesmo que sejam conduzidas por um Zen Budista, não têm nenhuma proteção para o seu condutor. Além disso, na minha visão, como pesquisador e observador em campo, o comportamento dos condutores de motos hoje está “muito além da barbárie”.

O uso das motos se popularizou como uma solução mágica, enganosa, para os problemas de congestionamento, estacionamento e custo de operação das viagens urbanas e metropolitanas. Qual o resultado dessa opção? Condutores mal preparados ou nem habilitados legalmente circulam impunemente por todas as cidades do Brasil e principalmente nas regiões Norte e Nordeste, onde substituíram os “jegues”, como meio de transporte, inclusive em áreas rurais. Em muitas cidades pequenas as motos representam mais de 50% da frota de veículos. Em algumas cidades como, por exemplo, São Paulo, a probabilidade de ir a óbito no trânsito é 20 vezes maior estando em uma moto do que em um automóvel.

A guerra é aqui: para cada vítima fatal de sinistro de trânsito com moto, dez ficam inválidas no Brasil. Uma pessoa em uma moto tem de 5 a 20 vezes mais chances de ir a óbito, nas cidades, do que estando em um automóvel ou utilitário (Infosiga- Estado de São Paulo). Infelizmente, continua crescendo o número de vítimas fatais. De acordo com informações do Infosiga, ao comparar o período de janeiro a maio/2019 (antes da pandemia) com janeiro a maio/2022 nota-se que as mortes decorrentes de acidentes com motos subiram, no estado de São Paulo, de 736 para 803. Já na cidade de São Paulo, passaram de 119 para 155.

O QUE É POSSÍVEL FAZER PARA MUDAR ESSE QUADRO?

HORÁCIO – As prefeituras precisam contratar engenheiros de Tráfego e Transportes especializados, educadores e se responsabilizarem pelos projetos viários, com recursos e vontade de mudar, começando pelas ações de reeducação e fiscalização, ou seja, o fim da hipocrisia pelo social. Na maioria das cidades, o que se observa no uso das motos é de assustar, pois não existe noção de risco, e a tolerância dos órgãos gestores é total.

Com certeza, em relação às motos, tudo precisa mudar na gestão das nossas cidades e rodovias em termos de ações educativas e de fiscalização, caso queiramos diminuir as distâncias entre os índices de vítimas, relativos ou absolutos, quando comparados a cidades e países mais civilizados em termos de cidadania no trânsito. Caso nada mude, apenas continuaremos a contar as vítimas.

O MOTOTÁXI RESOLVE O PROBLEMA DE MOBILIDADE URBANA OU APENAS CONTRIBUI PARA O AUMENTO DO NÚMERO DE SINISTROS?

HORÁCIO – Quando se oficializa ou se permite um serviço de transporte remunerado de pessoas, chamado mototáxi, sem que haja um preparo adequado que vise à mudança de maus hábitos dos condutores e a orientações aos passagei-

ros, aumentam-se os riscos e a probabilidade de ocorrer sinistros de trânsito. Os passageiros sabem como subir, descer, onde se segurar e que atitudes tomar na viagem, por exemplo, em uma curva, para evitar quedas?

Os órgãos de trânsito municipais fiscalizam o serviço em campo, para coibir o condutor que leva dois passageiros, grávidas, crianças, ou quem não usa capacete e roupa inadequada? Ou fecham os olhos? Condutores de motos que antes faziam entregas, sem respeitar as regras de trânsito do CTB, passam a transportar pessoas sem mudar o comportamento anterior.

A conclusão é simples: autorizar o transporte remunerado de pessoas em motos é incentivar uma mobilidade de alto risco. O preço da viagem pode até ser atrativo para o passageiro, mas os riscos são muito maiores do que se estiver em um automóvel ou em um transporte coletivo, por ser um veículo sem nenhuma proteção para o condutor e o passageiro (garupa). Ao contrário, as empresas de ônibus investem em manutenção, treinamentos com condutores, supervisionam a operação e usam tecnologia para atender aos passageiros, tudo isso para melhorar a segurança e a qualidade.

A PRIORIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PODE CONTRIBUIR PARA A REDUÇÃO DE SINISTROS DE TRÂNSITO NOS GRANDES CENTROS?

HORÁCIO – Priorizar o transporte coletivo é essencial e imprescindível nos grandes centros urbanos para termos uma mobilidade segura e sustentável. A opção pelo transporte individual motorizado (autos e motos) está levando as cidades ao colapso urbano em termos de poluição sonora e atmosférica, ao aumento de sinistros de trânsito e do uso do espaço, pois ocupam 10 vezes mais espaço no viário para transportar o mesmo número de pessoas, nas mesmas condições de conforto.

Em uma faixa de tráfego congestionada, em uma via com semáforo, circulam entre 700 e 800 automóveis por hora, com ocupação de 1,37 pessoa por auto e transportando cerca de 1.000 pessoas estressadas por hora. Em uma faixa exclusiva de ônibus, em que circulem 30 ônibus por hora, com ocupação de 35 pessoas (sentadas), também são transportadas cerca de 1.000 pessoas por hora, sem congestionamento e sem estresse.

Para que os dados de sinistros de trânsito com ônibus possam ser comparáveis, precisariam ser ponderados pelo número de passageiros por km percorrido (como faz a aviação) e não somente pela frota, pois isso distorce muito os índices e as comparações, pois a exposição ao risco dos ônibus aumenta pela quilometragem percorrida e por passageiros atendidos.

Mesmo se considerando apenas os dados absolutos de óbitos em sinistros de trânsito no estado de São Paulo em 2021, segundo o INFOSIGA-SP, tem-se a seguir o seguinte quadro comparativo, o qual já ilustra a enorme distância entre a opção pelo transporte individual e não pelo coletivo, quando o assunto é segurança. O transporte individual motorizado (motos e automó-

vel) participa com 67,22% do total de óbitos em vias municipais (urbanas), **enquanto o ônibus com apenas 0,17%**.

A priorização física, operacional e fiscal do transporte coletivo e o incentivo ao seu uso, com certeza, contribuiriam para reduzir os sinistros de trânsito, tanto em áreas urbanas como em rodovias.

| Veículo de Locomoção da Vítima | TOTAL GERAL | | Vias Municipais | |
|--------------------------------|--------------|---------------|-----------------|---------------|
| | Número | % | Número | % |
| Motos | 1.956 | 39,70 | 1.153 | 48,77 |
| Automóvel | 1.204 | 24,44 | 439 | 18,45 |
| Pedestre | 1.071 | 21,74 | 532 | 22,36 |
| Bicicleta | 325 | 6,60 | 176 | 7,40 |
| Caminhão | 212 | 4,30 | 40 | 1,68 |
| Outros + Não disponível | 140 | 2,84 | 35 | 1,47 |
| Ônibus | 19 | 0,38 | 4 | 0,17 |
| TOTAL | 4.927 | 100,00 | 2.379 | 100,00 |

O QUE FALTA PARA QUE REALMENTE OS GOVERNOS PRIVILEGIEM O TRANSPORTE COLETIVO?

HORÁCIO – Muitos prefeitos e governadores, por desconhecimento do assunto ou falta de assessoria técnica, encaram o transporte coletivo por ônibus como um problema e não uma solução para a mobilidade, pois têm receio de incomodar os usuários do transporte individual motorizado, ou seja, autos e motos com prioridade no uso do espaço viário e na programação semaforica.

Na esfera federal, em função da queda da demanda por ônibus no Brasil todo, devido à pandemia da Covid e alteração nos hábitos e padrões de viagens (*delivery*, *home office*, desemprego, etc.), urge a criação de fontes de custeio e incentivos fiscais para a manutenção do sistema e redução das tarifas finais pagas pelo usuário.

Já passou da hora de criarmos a **Engenharia de Transporte de Pessoas** e não só de veículos, como é a tradicional Engenharia de Tráfego, criada e disseminada pela cultura dos EUA há mais de 70 anos, que só vê e pensa em automóvel.

COMO AS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS PODEM CONTRIBUIR PARA UM TRÂNSITO MAIS SEGURO?

HORÁCIO – As operadoras têm um papel essencial quando se trata de contribuir para um trânsito mais seguro, com os seus clientes e com os demais usuários das vias, pois interagem com esses atores o tempo todo. Os treinamentos permanentes de condutores, cobradores e equipe de manutenção, associados ao monitoramento da operação por tecnologias e observações aleatórias em campo por supervisores, permitem aumentar os padrões de segurança e melhorar a imagem do serviço prestado. 🚦

PERFIL

HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA

é Mestre em Engenharia de Transportes – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, em 1986; Engenheiro Civil – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, em 1975. Consultor independente da HORA H PESQUISA ENGENHARIA & MARKETING LTDA, desde 1992.

Horácio foi coordenador de Projetos de Transporte e chefe da Divisão Técnica de Transporte e Pesquisas do Instituto Mauá de Tecnologia – Centro de Pesquisas; engenheiro de Projetos, Estudos Operacionais e de Demanda da Ductor Implantação de Projetos S.A.; engenheiro de Projetos do Departamento de Planejamento de Transportes da Engevix S.A.; analista de Projetos da Superintendência de Planejamento da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU) e analista de Projetos do Departamento de Planejamento de Tráfego da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô-SP).

CAMPANHA PELA VIDA E PELO USO DO TRANSPORTE PÚBLICO ALERTA PARA OS RISCOS DO MOTOTÁXI

Iniciativa da FETPESP e da NTU, com apoio da CNT, visa conscientizar a população sobre a importância da utilização do transporte público regular



0

s números são alarmantes. Os sinistros com motos causam 35% das mortes no trânsito, isso sem falar nas sequelas, muitas delas permanentes. Um em cada três mortos no trânsito estava em motos. São mais de 11 mil brasileiros que não voltam para casa por ano, segundo estudo apresentado em 2019 pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV).

Em face desses dados e do crescente número de mototáxis que estão atendendo em várias cidades brasileiras, desde o começo de 2022, a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) e a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), com o apoio da Confederação Nacional do Transporte (CNT), se uniram e lançaram, no dia três de junho, a campanha SUA SEGURANÇA NÃO PODE SER PASSAGEIRA. VÁ DE ÔNIBUS.

“A iniciativa, de caráter nacional, defende o uso do transporte público regular e seguro aos passageiros e alerta para os riscos da utilização dos transportes alternativos disponíveis por meio de aplicativos, principalmente dos mototáxis, uma vez que 55% dos sinistros de trânsito envolvem motos”, informa o idealizador da campanha, Anderson Oliveira.

No lançamento da campanha, o **presidente da FETPESP, Mauro Artur Herszkowicz**, explicou que, além da conscientização dos passageiros sobre os perigos de usar o mototáxi, “a campanha visa chamar a atenção das autoridades para os problemas sociais e de saúde pública decorrentes da utilização desse meio irregular de transporte”. Já o **presidente-executivo da NTU, Francisco Christovam**, destacou que não se trata de um movimento contra o uso da motocicleta, um transporte individual; “a intenção é mostrar que o passageiro deve utilizar o ônibus, um transporte regulamentado, mais seguro, e o perigo representado pelo uso do mototáxi nos sistemas viários das cidades”.

Com um plano de mídia abrangente, a campanha conta com diversas peças off-line e on-line à disposição das empresas operadoras e entidades associadas à FETPESP e à NTU para veiculação local. No site www.segurancaoaopassageira.com.br, criado especialmente para essa finalidade, estão acessíveis cartazes, banners, outdoors, busdoors, spots, cards e stories. As peças podem ser usadas pelos mais diversos meios de comunicação: rádio, televisão, jornais, YouTube e mídias sociais.





DADOS ESTARRECEDORES

Levantamentos feitos por diversas entidades comprovam: os sinistros com motos crescem ano a ano, matando e mutilando milhares de pessoas. Pesquisa da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), com dados oficiais do Ministério da Saúde, mostra que, entre março de 2020 e julho de 2021, o Sistema Único de Saúde (SUS) registrou um total de 308 mil internações de pessoas em decorrência de sinistros de trânsito em todo o Brasil. Entre as vítimas, mais da metade (54%) eram motociclistas.

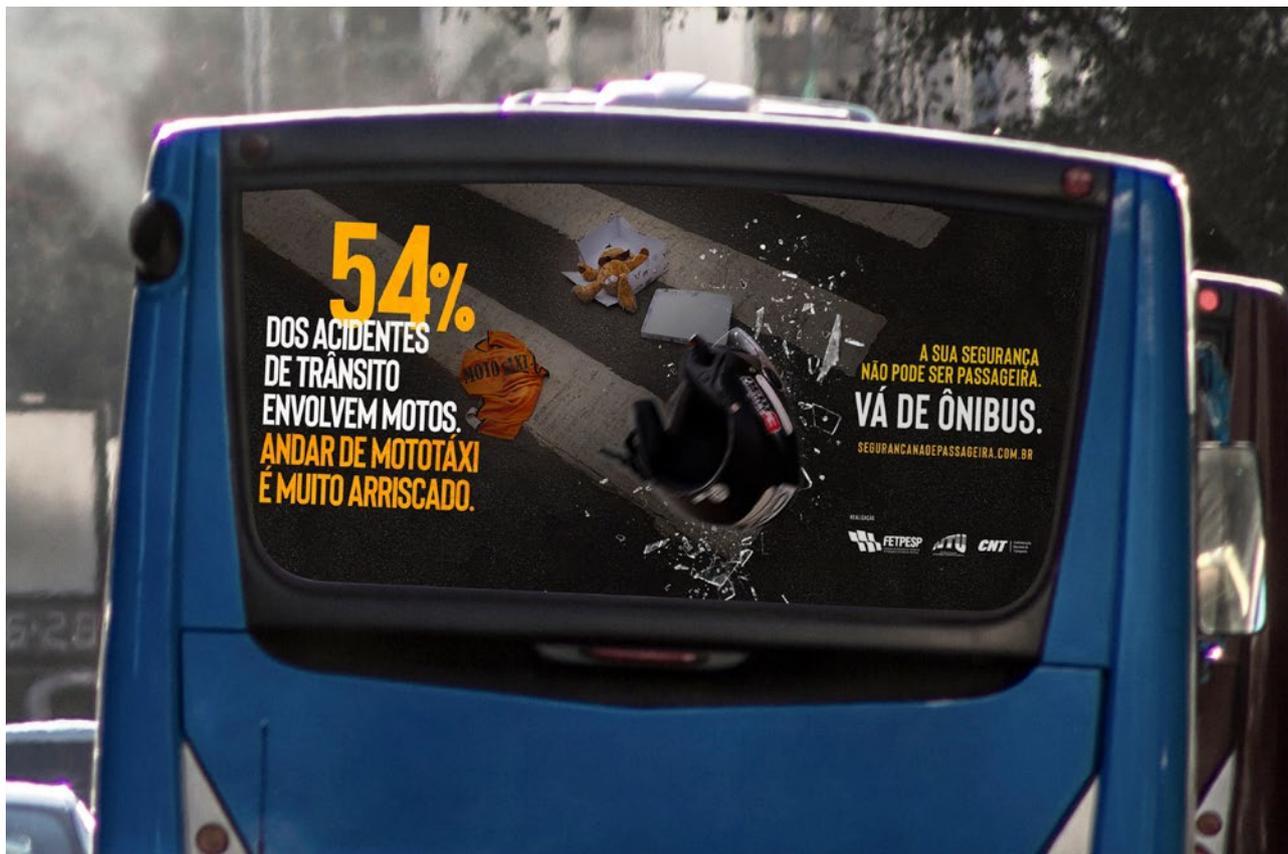
De acordo com a Abramet, somente no período de janeiro a julho, em 2021, o número de internações de motociclistas bateu recorde histórico, alcançando 71.344 casos graves. Além do alto custo para a saúde dos indivíduos e suas famílias, as tragédias também custaram aos cofres públicos quase R\$ 108 milhões neste ano. No ano passado, o SUS desembolsou cerca de R\$ 171 milhões para tratar motociclistas traumatizados.

Já um estudo apresentado pelo ONSV calculou a proporção de motocicletas registradas em 2021 pelo número de condutores habilitados e chegou à triste conclusão: em diversos estados brasileiros existem mais motocicletas do que condutores habilitados, ou seja, a probabilidade de que muitos pilotem sem habilitação é alta, o que torna as vias brasileiras ainda mais perigosas.

Entre 2019 e 2021, a pesquisa também detectou um aumento das infrações atribuídas aos motociclistas: por conduzirem sem capacete aumentaram 18,3%; por transportarem passageiro sem capacete tiveram um aumento de 45% e transportar crianças menores de 7 anos, 116%.

Outro levantamento feito pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe) para o Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran/SP) revelou que 60% dos profissionais que utilizam moto como veículo de trabalho já sofreram acidentes durante o serviço.

Por isso é importante a campanha de conscientização da FETPESP em conjunto com a NTU. Toda vida tem valor e, por isso, é preciso fazer as escolhas corretas, que prezem pela segurança e pela integridade física, como o ônibus, um modal que oferece mais conforto e garantia de uma viagem com começo, meio e fim.



SUA SEGURANÇA NÃO PODE SER PASSAGEIRA. VÁ DE ÔNIBUS

Segundo o Sistema de Informações Gerenciais de Acidentes de Trânsito do Estado de São Paulo (Infosiga SP), de fevereiro de 2021 a janeiro 2022, o estado acumula 4.843 óbitos. Desse total, apenas 0,004% é de motoristas ou passageiros de ônibus em comparação ao número de acidentes em carros e motos que, juntos, somam 64,36% dos óbitos.

Esses números são o resultado de um esforço conjunto das empresas de ônibus regulares e legalizadas que investem em modernas frotas, equipadas com tecnologia de ponta, capazes de gerar segurança e conforto aos seus passageiros, explica o diretor-executivo do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP), Antonio Laskos.

O compromisso com a segurança é prioritário para as operadoras, acrescenta o diretor. “Os motoristas são treinados em modernos simuladores, há um rígido controle da jornada de trabalho, e os veículos são equipados com dispositivos que monitoram a eventual fadiga do condutor, além de sistemas que evitam o tombamento do veículo.”

A FETPESP também reforça o seu comprometimento com a segurança e a vida de todos que circulam nas ruas e nas estradas e garante que as boas práticas oferecidas pelas empresas representadas pela Federação, atreladas aos treinamentos constantes dos motoristas, contribuem para a queda do número de óbitos e acidentes. 🚒



As peças da campanha “Sua segurança não pode ser passageira. Vá de ônibus”, produzidas pela DUO Design e pela AM Produções, estão disponíveis pelo site www.segurancaoaopasseira.com.br. Confira o material, divulgue, compartilhe e contribua para um transporte público mais seguro.



A HORA E A VEZ DO GNV?

Combustível mais barato e menos poluente pode ser uma saída para a crise deflagrada no transporte por ônibus causada pela constante alta do diesel

A

constante alta do preço do diesel vem impactando negativamente as empresas operadoras de transporte público por ônibus. Segundo a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), considerando os valores dos últimos 12 meses (de junho/21 até maio/22), o diesel já acumula uma alta de 80,9%, muito acima da inflação do período, o que representa um impacto na tarifa pública de 26,5% no último ano.

Tendo em vista que o combustível é o segundo maior custo do transporte coletivo urbano por ônibus, respondendo por 32,8% no custo total do setor, atrás somente do custo de mão de obra, que é de 50% em média, urge encontrar para o setor soluções seguras e viáveis do ponto de vista econômico, social e ambiental.

Segundo a Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás), em proposta enviada ao presidente Bolsonaro, substituir ônibus e caminhões a diesel por veículos movidos a Gás Natural Veicular (GNV) reduziria em cerca de 70% a emissão de poluentes e ajudaria o País a economizar bilhões de reais por ano. Segundo a entidade, a tecnologia do gás está consolidada no País e é economicamente viável.





Para saber um pouco mais sobre a viabilidade desse combustível, conversamos com o **gerente de Comércio e GNV da Comgás, Guilherme Santana**, que fala sobre a infraestrutura disponível do GNV, sua viabilidade, seus diferenciais e o que falta para impulsionar o seu uso no transporte coletivo. Confira a seguir.

COMO ESTÁ A DISTRIBUIÇÃO DO GÁS NATURAL NO PAÍS PELA COMGÁS?

Atualmente a Comgás conta com mais de 20 mil quilômetros de rede e está presente em 94 municípios do estado de São Paulo, contabilizando mais de 2,2 milhões de clientes nos segmentos industrial, veicular, residencial e comercial.

QUAL A INFRAESTRUTURA DISPONÍVEL DA COMGÁS PARA ABASTECIMENTO DE ÔNIBUS COM GNV?

Hoje, na área de concessão da Comgás há mais de 220 postos com GNV e mais de 70 têm condições para abastecimento de ônibus. As principais rodovias do estado de São Paulo já contam com postos GNV e estamos atuando para aumentar a oferta do combustível destinada a veículos pesados. Acreditamos, em todo o caso, que o melhor modelo é o abastecimento de ônibus nas próprias garagens e, para avaliar a viabilidade em cada viação, é necessário realizar um estudo.

A DISTRIBUIÇÃO DO BIOMETANO PARA ÔNIBUS PELA COMGÁS JÁ É UMA REALIDADE?

O biometano ainda não está disponível na rede da Comgás, mas possuímos vários projetos que devem vigorar a partir de 2023 e vão permitir a distribuição desse combustível por meio dos nossos dutos.

O GNV PARA VEÍCULOS PESADOS É TOTALMENTE VIÁVEL DO PONTO DE VISTA TÉCNICO E FINANCEIRO? A PRODUÇÃO BRASILEIRA ATENDE À DEMANDA?

O GNV é totalmente viável tecnicamente nos veículos já disponíveis no mercado e tem plena condição de abastecimento nas principais cidades do estado de São Paulo. No aspecto financeiro, o GNV ainda pode trazer redução de custo operacional de 35% a 40%, quando comparado ao diesel – no caso de o ponto de abastecimento ser localizado nas garagens. Se for considerado o abastecimento no posto, a economia fica entre 15 e 20%, portanto, o GNV é uma excelente opção para os veículos pesados. A oferta atual de gás natural no Brasil atende plenamente à demanda de veículos pesados (ônibus e caminhões) e deverá dobrar ao longo dos próximos 10 anos no País.

QUAIS AS VANTAGENS E BENEFÍCIOS AMBIENTAIS E ECONÔMICOS DO USO DO GNV E DO BIOMETANO EM ÔNIBUS?

O uso do gás em veículos pesados traz reduções significativas de emissões, chegando a mais de 90% de material particulado e NOx. Para o CO2, o GNV reduz em média 20% e o biometano pode atingir 90% de redução. Além disso, veículos a gás natural geram cerca de 20% menos ruídos do que veículos a diesel.

Do ponto de vista econômico, trata-se de um combustível mais barato do que o diesel, variando de 12% a 40% de economia no custo por quilômetro rodado.

O QUE FALTA PARA IMPULSIONAR O USO DO GNV E DO BIOMETANO NO TRANSPORTE COLETIVO? QUAIS SÃO OS PRINCIPAIS DESAFIOS E ENTRAVES A SEREM ENFRENTADOS?

O momento é muito favorável ao gás natural veicular, mas é possível ter mais incentivos para estimular o uso, como, por exemplo, a redução de impostos na cadeia toda – desde a produção de veículos até o consumo para transporte público.

“O GNV pode trazer redução de custo operacional de 35% a 40%, quando comparado ao diesel – no caso de o ponto de abastecimento ser localizado nas garagens”

Outra opção é realizar adaptações nas regulações municipais, de modo que considerem e valorizem os benefícios dos veículos a gás natural para as cidades. Vale também estimular montadoras a terem uma oferta maior de produtos (ônibus, caminhões e utilitários), pois o GNV é a melhor solução em termos de custo e redução de poluentes, além do que pode contribuir muito com a transição energética no País.

QUAIS OS RESULTADOS DE EXPERIÊNCIAS COM ÔNIBUS A GÁS NAS CIDADES BRASILEIRAS? E EM OUTROS PAÍSES?

O ônibus a gás é uma excelente opção para reduzir emissões e custos operacionais. Essa solução já é adotada com sucesso em diversos países, como França, Espanha, Estados Unidos e Colômbia. No Brasil, estamos trabalhando em diversos projetos para mostrar seus benefícios e acreditamos que, em breve, teremos *cases* de sucesso também.

A SUBSTITUIÇÃO DO DIESEL PELO GNV PARA ABASTECER PARTE DA FROTA DE CAMINHÕES E DE ÔNIBUS SERIA UMA SOLUÇÃO VIÁVEL PARA ESTABILIZAR OS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS E MINIMIZAR AS EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA NO PAÍS?

O GNV é uma opção para reduzir os custos no combustível e pode ainda auxiliar na redução da dependência do diesel e na importação do produto, além de trazer significativa diminuição de poluentes locais e do dióxido de carbono.

Já quando consideramos o biometano, a oscilação de preços desse combustível tende a não ser atrelada ao barril de petróleo como é o diesel, mas aos custos de produção e inflação média do país.

UM ÔNIBUS A DIESEL PODE SER FACILMENTE ABASTECIDO COM GNV OU BIOMETANO? QUAIS ADAPTAÇÕES SÃO NECESSÁRIAS?

A conversão é mais uma solução para o uso do GNV em veículos pesados. Os ônibus a diesel podem ser abastecidos parcialmente com gás somente se for feita uma conversão no motor em veículo, mas sempre é necessário utilizar uma parte de 50% a 70% de diesel. Vale ressaltar que a conversão realizada em oficinas homologadas é segura e não tem grandes alterações na operação. Além dessa possibilidade de conversão, existem veículos de série 100% a gás e, também, a opção de substituir o motor diesel por um motor 100% a gás.

COMO ESTÁ A PRODUÇÃO NACIONAL DE VEÍCULOS MOVIDOS A GNV?

Atualmente a Scania já oferece em seu *portfólio* ônibus e caminhões a gás e a Iveco já divulgou que está trabalhando para ter essa solução em breve no País. A Comgás e a Scania estão, inclusive, unidas com o objetivo de acelerar o desenvolvimento do mercado de Gás Natural Veicular para ônibus e caminhões, com ações em diversas frentes como infraestrutura, institucional, sustentabilidade, comercial e *marketing*.

SCANIA, ÔNIBUS RODOVIÁRIO E URBANO A GÁS

Apostando em soluções mais sustentáveis, a Scania acredita que, neste momento, o melhor para o Brasil é o ônibus movido a gás. No ano passado, a montadora anunciou o lançamento do primeiro ônibus rodoviário movido a GNV e/ou biometano da história do Brasil para o fretamento contínuo. O modelo K 320 4x2 tem propulsor traseiro Euro 6 de 320 cavalos de potência. Seu motor é Ciclo Otto (o mesmo conceito dos automóveis) e movido 100% a gás e biometano, ou mistura de ambos.

A montadora também dispõe em seu portfólio da linha urbana a gás que oferece três modelos: K 280 4x2 (de 12,5 a 13,20 metros e capacidade de 86 a 100 passageiros), K 280 6x2 (15 metros, terceiro eixo direcional e capacidade para até 130 passageiros) e o articulado K 320 6x2/2 (de 18,6 metros e capacidade para 160 ocupantes). Os motores já são Euro 6.



De acordo com as informações da Scania, tanto o veículo rodoviário quanto os urbanos têm autonomia de 300 quilômetros. Entretanto, caso seja necessária uma autonomia maior, é possível avaliar a colocação de mais cilindros. 

EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS TÊM ATÉ O DIA 31 DE OUTUBRO PARA DECLARAR DADOS DE EMISSÕES DE GEE À CETESB

Decisão vale para operadoras com frota superior a trezentos veículos movidos a diesel

C

onsiderando a importância do estado de São Paulo em conhecer a emissão de gases causadores de efeito estufa (GEE), para a elaboração de planos e programas de mitigação, a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) publicou, em 13 de abril de 2021, a Decisão de Diretoria nº 035/2021/P que amplia de 28 para 31 o número de segmentos do setor produtivo e econômico que deverão enviar, anualmente, para a agência ambiental, informações sobre as emissões de gases de efeito estufa.

O setor de transporte de passageiros, cuja frota de veículos a diesel seja superior a trezentos veículos, é um dos segmentos que devem fornecer esses dados. A declaração das emissões deverá ser feita anualmente à CETESB – a partir deste ano – por meio eletrônico, com memórias de cálculo em planilhas abertas que permitam a importação e o manuseio dos dados. Portanto, os dados referentes ao período de janeiro a dezembro de 2021 deverão ser enviados de 1º de setembro até 31 de outubro de 2022.

Os gases causadores de efeito estufa (GEE) que deverão fazer parte do inventário são o dióxido de carbono (CO₂), o metano (CH₄), o óxido nitroso (N₂O), o hexafluoreto de enxofre (SF₆), os hidrofluorcarbonetos (HFC's) e os perfluorcarbonetos (PFC's).

A metodologia para o cálculo das emissões estimadas, de acordo com o caput do Artigo 4º da Decisão de Diretoria, poderá ser a da norma ABNT NBR ISO 14.064-1 – Gases de Efeito Estufa ou do “GHG Protocol” – ou ainda outra similar. Ressalta-se que a metodologia do “GHG Protocol” se encontra disponível gratuitamente na rede internacional de computadores www.ghgprotocolbrasil.com.br/, bem como uma ferramenta de cálculo.

A CETESB realiza, no mês de setembro, o curso on-line “Inventário de Gases de Efeito Estufa: Sustentabilidade Corporativa e Pública”, visando capacitar os interessados a adquirir base para a elaboração de inventários de emissões de GEE em seus setores. Entretanto, as vagas estão esgotadas e há uma lista de espera. A Agenda 2023 de cursos será divulgada no início de janeiro. Mais informações pelo e-mail: cursos@cetesbnet.sp.gov.br <https://cetesb.sp.gov.br/> e pelo telefone (11) 3133-3629. 🇧🇷

FONTE: [HTTPS://CETESB.SP.GOV.BR/WP-CONTENT/UPLOADS/2021/04/DD-035-2021-P-CRITERIOS-PARA-A-ELABORACAO-DO-INVENTARIO-DE-EMISSOES-DE-GASES-DE-EFEITO-ESTUFA-NO-ESTADO-DE-SAO-PAULO-E-DA-OUTRAS-PROVIDENCIAS.PDF](https://cetesb.sp.gov.br/wp-content/uploads/2021/04/DD-035-2021-P-CRITERIOS-PARA-A-ELABORACAO-DO-INVENTARIO-DE-EMISSOES-DE-GASES-DE-EFEITO-ESTUFA-NO-ESTADO-DE-SAO-PAULO-E-DA-OUTRAS-PROVIDENCIAS.PDF)



TECNOLOGIA E EDUCAÇÃO A FAVOR DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS

Palestra para jovens empresários aponta caminhos para manter a eficiência operacional e a redução dos custos

0

s trabalhos da Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Transporte de Passageiros (COMJOVEM) andam a todo o vapor. A iniciativa da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), que conta com o apoio institucional da Mercedes-Benz e visa capacitar e ampliar a participação no setor dos jovens empresários, sucessores das empresas de transportes de passageiros, vem atraindo cada vez mais um número maior de interessados.

No dia quatro de maio foi realizado, na sede da FETPESP, o segundo encontro do grupo, que teve como foco a importância da união da tecnologia e da educação em prol do setor. Para falar a respeito, foi convidada **Rebeca Bezerra Leite**, fundadora da **Mobs2**, startup especializada em ciência de dados e educação, que nasceu dentro de uma empresa de transporte público, e tem como proposta promover a eficiência operacional e administrativa na gestão de frotas e reduzir os custos.

Ao iniciar a sua explanação, Rebeca, membro do Conselho de Inovação da NTU e pertencente à segunda geração do grupo Itamaracá Transportes, que opera o transporte público de passageiros no Nordeste, com uma frota de cerca de 900 ônibus, destacou a importância da figura do motorista, responsável por representar a empresa no cenário externo.

De acordo com Rebeca, a Mobs2 tem exatamente esta preocupação: promover, com base no uso de dados, a educação dos profissionais, de forma que a melhoria contínua da condução gere mais eficiência e menos custo na operação. “Nascemos como uma empresa de telemetria, mas precisamos ir além, não apenas apontando, mas resolvendo os problemas. E os resultados são mensuráveis. Temos clientes que reduziram em 30% o consumo de combustível com o controle de desempenho com a ciência de dados e a educação”, destaca.

TRANSMISSÃO DE DADOS EM TEMPO REAL

A Mobs2 é integrada às principais empresas de bilheteira eletrônica e utiliza tecnologia de ponta, gerando inteligência para responder a questões críticas das operações. “Os dados são transmitidos em tempo real por equipamentos embarcados nos veículos e os algoritmos coletam e tratam os dados relevantes, que são transformados em informações úteis e sugestões de atitudes proativas para melhorar a eficiência da gestão e reduzir custos.”

A empresa conta com dois produtos: o M2, que mede o desempenho dos condutores, permitindo melhoria na performance operacional, e o Sistema de Gestão de Frota (SGF), que monitora a qualidade e as obrigações da frota. “Eles são integrados em uma plataforma única – Mobs2, o que proporciona facilidade e eficiência na operação; redução de custo pela necessidade de menos pessoas para controle; e utilização de um mesmo equipamento embarcado”, explica Rebeca.

A Mobs2 também possui várias outras soluções como o MyMobs, aplicativo de controle de eficiência das vias para motoristas e instrutores; e a Mobs2 School, que usa a ciência de dados e educação para orientar, capacitar e melhorar o desempenho.

RESULTADOS PRÁTICOS

Segundo Rebeca, são vários os resultados alcançados pelos clientes Mobs2. Dentre eles, destacam-se:

- Redução no desgaste de itens de manutenção
- Redução de custos hora/homem de manutenção
- Redução das emissões de CO2 na atmosfera
- Promoção de cultura sustentável
- Redução no consumo de combustível
- Redução do retrabalho (maior eficiência na transmissão de dados)
- Redução de multas
- Maior controle da operação e da frota
- Maior satisfação dos órgãos controladores, dos acionistas, dos condutores e dos passageiros
- Concorrência saudável entre condutores
- Aumento da segurança operacional
- Melhoria na eficiência operacional.

Para o gestor da **Benfica Transportes, Alexandre Figueiredo**, a troca de ideias e informações entre os participantes da COMJOVEM vem sendo muito importante e produtiva, assim como a palestra proferida pela Rebeca. “A apresentação trouxe uma série de soluções e apontamentos interessantes que podem ajudar no monitoramento de dados e tratativas com foco na melhoria da operação”, destaca. 



PLANILHA TARIFÁRIA DA ANTP EM PAUTA NA COMJOVEM

Jovens empresários do setor de transporte de passageiros discutem nova metodologia para apurar custos do transporte público por ônibus e definir tarifas

A

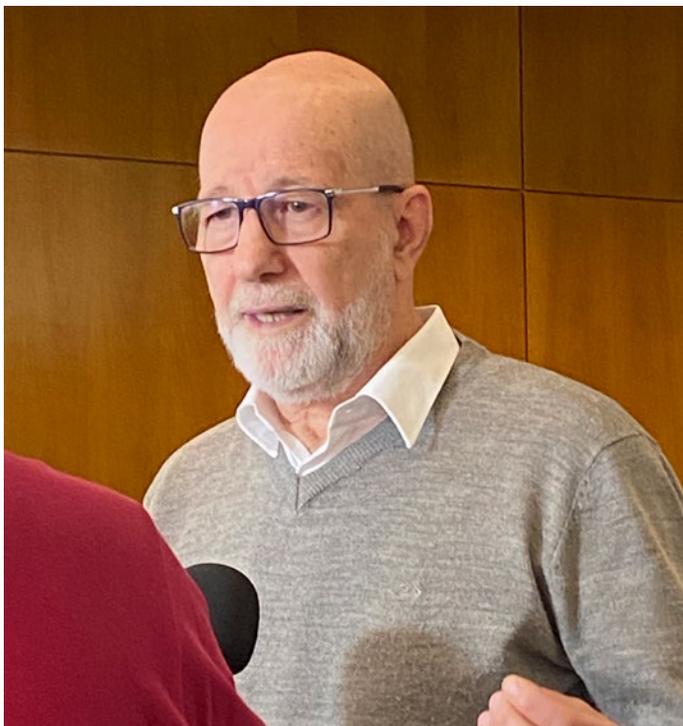
Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Transporte de Passageiros (COMJOVEM) esteve reunida no primeiro dia do mês de junho para mais uma rodada de capacitação e debates, desta vez em torno de um tema de suma importância para o setor: a Planilha Tarifária da ANTP. Para falar sobre o assunto, foi convidado o engenheiro civil **Luiz Carlos Néspoli, superintendente da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP)**, também conhecido como Branco.

A ANTP lançou em agosto de 2017 um novo modelo de planilha de tarifas para o sistema de transporte público urbano. O objetivo foi trazer mais transparência aos cálculos do valor das passagens e mensurar os custos da melhor maneira. O documento substituiu a Planilha Geipot, da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, utilizada de 1983 a 1996, e já vem sendo aplicada em várias cidades do País.

Em 2013, a ANTP foi indicada pelo Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana para coordenar um grupo de trabalho para elaboração dessa nova planilha. Constituído por uma equipe técnica da ANTP, por secretários municipais de transportes e técnicos especializados em elaboração de custos de transporte, o grupo contou também com a participação de associações de operadores de transporte público e da Frente Nacional de Prefeitos. “O grupo técnico se reuniu periodicamente durante quatro anos, até a elaboração final dessa metodologia”, explica Branco.

A diferença entre as duas metodologias, segundo o expositor, é que na orientação da planilha Geipot para o cálculo tarifário, consideravam-se os custos fixos (lucro embutido na remuneração do capital), variáveis e os tributos, fatores que eram somados e divididos pelo total de passageiros equivalentes (usuários que efetivamente pagam a tarifa).





Na Planilha ANTP, somam-se aos custos fixos (gastos com pessoal e gastos administrativos, depreciação, custo do capital, seguros e outras despesas) os custos variáveis (incluindo combustíveis e lubrificantes, rodagem, peças e acessórios), os tributos e a remuneração pela prestação dos serviços (RPS), divididos pelo número de passageiros equivalentes.

DIFERENCIAIS

O novo documento retrata, entre outras novidades, além da inclusão da remuneração pelos riscos envolvidos na prestação do serviço, as mudanças tecnológicas em veículos e sistemas inteligentes de controle, as novas regulamentações ambientais e as diretrizes da Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 2012).

Também contempla novos elementos introduzidos nos processos de contratação, como a integração, terminais e infraestrutura, bem como traz uma importante inovação, distinguindo claramente o cálculo do lucro das empresas da remuneração do capital. “O grande avanço da nova planilha foi tornar o processo de cálculo e fixação da tarifa muito mais transparente”, enfatiza o superintendente.

Branco explica ainda que na Planilha ANTP todos os itens de cálculo estão organizados de forma transparente, segundo fórmulas paramétricas claramente definidas. “Todos os itens que compõem o cálculo dos custos estão definidos em fórmulas matemáticas, com a definição clara dos insumos, coeficientes e os parâmetros de consumo, que podem assim ser utilizadas por qualquer prefeitura, em qualquer parte do País.”

Na ocasião, o superintendente destacou a necessidade de o sistema de transporte receber a devida atenção do governo com financiamento de custeio e de infraestrutura; ter contratos que garantam segurança jurídica e remunerem pelo custo com sistema de gestão, controle e transparência. Finalizando, enfatizou que “é preciso financiamento do custeio, sob pena de o sistema se tornar um caos”.

DIVULGAÇÃO E ACESSO À PLANILHA ANTP

Nos últimos anos, sob a coordenação da ANTP técnicos vêm realizando – gratuitamente – *workshops* em várias regiões do País para disseminar o conteúdo da Planilha ANTP, demonstrando para prefeitos, secretários de transportes, responsáveis por gerenciadoras públicas e empresários de ônibus de que modo a nova metodologia pode ser usada para os respectivos sistemas locais de mobilidade.

A Planilha ANTP é apresentada em dois volumes: um apresenta o Método de Cálculo, e o outro, as Instruções Práticas para lidar com a metodologia. Ambos estão disponíveis e podem ser baixados nos seguintes links:



<http://files.antp.org.br/2017/8/21/1-metodo-de-calculo-final-impresso.pdf>



<http://files.antp.org.br/2017/8/21/2-instrucoes-praticas-final-impresso.pdf>



JUNTOS SALVAMOS VIDAS!

Movimento Maio Amarelo mobiliza operadoras de transporte por ônibus em prol de um trânsito mais seguro

0

Movimento Maio Amarelo, criado em 2014 pelo OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária (ONSV), ganha a cada ano mais força e adeptos da iniciativa privada, sociedade civil e de órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, entre outros. A proposta nasceu para chamar atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo.

A edição deste ano, que teve como tema **Juntos Salvamos Vidas!**, contou com o apoio do Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT), da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e com a participação de inúmeras operadoras de transporte público coletivo.

O objetivo do Movimento é colocar em pauta o tema segurança viária e mobilizar toda a sociedade, abrangendo os mais diversos segmentos: órgãos de governos, empresas, entidades de classe, associações, federações e sociedade civil organizada, tendo em vista os números assustadores de ocorrências de trânsito nos últimos dois anos.

De acordo com estatísticas da Polícia Rodoviária Federal, em 2020, foram 63.578 sinistros, resultando em 71.511 pessoas feridas e 5.293 mortes. Em 2021, 64.518 acidentes, com 71.804 feridos e 5.393 vítimas fatais.

MOBILIZAÇÃO EM PROL DA VIDA

Cientes de seu papel e da importância na sociedade, mais uma vez as inúmeras empresas de transporte público por ônibus aderiram à iniciativa e desenvolveram em suas garagens e comunidades inúmeras ações que você confere a seguir.

O Grupo NSO, composto das empresas **Auto Viação Urubupungá**, **Viação Santa Brígida** e **Viação Cidade de Caieiras**, realizou uma campanha com diversas iniciativas. A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) ministrou uma palestra on-line para os colaboradores sobre o tema “Segurança no trânsito e qualidade de vida”.



Além disso, uma van do Sest Senat percorreu todas as garagens do Grupo com informações sobre prevenção de acidentes, jogos educativos e bate-papos relevantes sobre o assunto, além de promover uma vivência lúdica para os profissionais, em que foi trabalhada, de forma impactante, a importância de manter a atenção ao volante e ao trânsito para evitar acidentes.



A **Radial Transporte** contou com a presença de um instrutor do SEST SENAT que proferiu palestra sobre Noções de Direção Defensiva aos motoristas da empresa, que também ganharam alguns brindes.



O Grupo São João elaborou materiais informativos para orientar motoristas e demais colaboradores. Não consumir bebidas alcoólicas enquanto dirige; usar cinto de segurança; respeitar o limite de velocidade e não utilizar o telefone celular ao volante foram algumas mensagens transmitidas pela empresa.



Durante todo o mês de maio, a Viação Piracicaba S/A trabalhou em suas redes sociais a questão da prevenção de acidentes de trânsito, um tema que é abordado durante todo o ano pela empresa, em contribuição para um tráfego com mais respeito e responsabilidade.



Já a Viação Pirajuçara fixou cartazes nos quadros de avisos, nos terminais e em alguns ônibus – reforçando a importância de aplicar os preceitos da direção defensiva para evitar acidentes e incidentes no trânsito. Os seus instrutores estiveram nos principais terminais reorientando os operadores sobre os fatores que foram abordados nos treinamentos de condução segura e econômica. A empresa também distribuiu os laços amarelos – símbolo da campanha – a todos os colaboradores, explicando o objetivo da campanha.



Nos dias 10 e 11 de maio, a Viação Paraty promoveu nas cidades de Araraquara e Jaú uma blitz para conscientização e obtenção de maior segurança no trânsito. Nesses dias, nas ruas mais movimentadas da cidade houve a distribuição de 500 panfletos e 500 adesivos do símbolo do movimento.



Em adesão ao Maio Amarelo, a **Circular Santa Luzia** promoveu uma Semana Interna de Segurança no Trânsito com o apoio de alunos da psicologia da UNIP. Distribuição de cartilhas sobre estresse e cuidados no trânsito; apresentação de vídeo de conscientização aos colaboradores e aferição da pressão arterial do quadro de funcionários foram algumas das atividades promovidas.



O Maio Amarelo também passou a integrar o calendário de mobilizações nacionais do **SEST SENAT**. Entre os dias 14 e 22 de maio, os profissionais do Sistema S estiveram em centenas de pontos de todo o País conscientizando e orientando sobre o papel de cada um para a construção de um trânsito mais seguro. Houve diversas atividades, como *blitz* educativas, palestras de conscientização e atendimentos gratuitos de saúde em empresas de transporte, terminais de cargas e de passageiros, pontos de parada e postos de combustíveis.



Já a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI) reforçou suas ações para mostrar que o comprometimento de empresas regulares de transporte rodoviário terrestre com a segurança viária e o comportamento consciente de passageiros contribui para salvar muitas vidas nas estradas.



AÇÕES EDUCATIVAS E DE CONSCIENTIZAÇÃO

A Associação das Empresas do Transporte Coletivo Urbano de Campinas (Transurec) e o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros da Região Metropolitana de Campinas (SetCamp) apoiaram o Maio Amarelo. As concessionárias que atendem ao transporte urbano de Campinas colocaram adesivos com laços amarelos e o Movimento também foi divulgado nas garagens das empresas, por meio de *banners*, vídeos e palestras para os colaboradores, além de *blitz* educativa sobre prevenção de acidentes em pontos importantes da cidade. Também desenvolveram ações para usuários do transporte público em terminais e pontos finais de algumas linhas.



A SPTrans, gestora do serviço de transporte público municipal por ônibus, implementou diversas ações educativas em forma de esquetes teatrais em terminais de ônibus municipais para divulgar o Movimento. Dicas para crianças em idade escolar sobre uma viagem segura; “inversão de papéis”, que tem como finalidade mostrar que ciclistas e motoristas podem conviver nas vias urbanas; e ônibus adesivados, com o intuito de chamar atenção da população sobre o tema, foram algumas das iniciativas promovidas. A gestora também realizou uma nova edição do programa “Andar de Ônibus em SP”, que buscou incentivar crianças e adolescentes a usarem o transporte coletivo e formar os passageiros do futuro.



Neste ano, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) intensificou as ações educativas e de fiscalização durante o mês de maio, sobre o transporte rodoviário de cargas e passageiros, tanto nas rodovias federais concedidas como nas rodoviárias do País. No Distrito Federal, houve mais de 400 ações da Operação, com cerca de cinco mil passageiros conscientizados. Em todo o Brasil, mais de dez mil pessoas foram beneficiadas.



Já o Grupo Belarmino colocou adesivos do Maio Amarelo em todos os veículos e também nos crachás dos colaboradores. As garagens divulgaram informações da campanha mundial sobre segurança no trânsito por meio de vídeos, palestras e blitzes educativas para os colaboradores, além de ações desenvolvidas para os usuários, em terminais e pontos finais de algumas linhas. Em apoio à campanha, colocou-se um laço amarelo no site das empresas e no portal do Grupo Belarmino.



A Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) e as 20 concessionárias que integram o Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo promoveram cerca de 400 ações com foco em segurança, educação e conscientização no trânsito. No total, mais de 56 mil pessoas foram impactadas ao participarem das atividades promovidas em toda a malha concedida do estado. Também foram distribuídos kits de brindes, folhetos informativos, além de produção de podcasts. 📻

DESAFIOS E IDEIAS SUSTENTÁVEIS PARA A MOBILIDADE URBANA

Parque da Mobilidade discutiu, de forma inusitada e disruptiva, as questões que tratam dos deslocamentos das pessoas nas cidades

0

O tema mobilidade urbana finalmente vem ganhando a importância e o destaque que merece. São inúmeros os desafios a enfrentar, que carecem da atenção dos poderes públicos e da sociedade em geral, de modo que se garanta o direito de ir e vir de cada cidadão. A pé, de ônibus, trem, avião, bicicleta, motocicleta, patinete, carro, ou até mesmo de jéguê, as pessoas precisam se locomover para ter acesso a trabalho, lazer, hospitais, lojas etc. E para isso precisam ter condições asseguradas de segurança, infraestrutura, acessibilidade e tarifas que caibam no bolso.

Em face da importância do tema, são inúmeros os eventos que vêm se debruçando sobre o assunto. Cabe destacar o Parque da Mobilidade Urbana (PMU), realizado no mês de junho no Memorial da América Latina, em São Paulo. Promovido pela Plataforma Connected Smart Cities e Mobilidade Estação, teve o apoio institucional da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) e abordou, de forma inusitada e disruptiva, as questões que tratam dos deslocamentos das pessoas nas cidades de forma sustentável e equitativa.

O PMU reuniu durante três dias mais de uma centena de especialistas em conferências que ocorreram, simultaneamente, em diversos ambientes do espaço. Paralelamente, houve várias ações interativas, como *test drive* com carros elétricos, aulas de bike, simuladores, exposição de drones e desafios de mobilidade, entre outros. A iniciativa teve como objetivo estimular a mobilidade sustentável, incentivando experiências com os mais diversos modais.

MARCO LEGAL EM DISCUSSÃO

Dentre as inúmeras conferências promovidas, destaque-se a que abordou as mudanças previstas na revisão do Marco Legal do Transporte Público Coletivo e que contou com a participação do **diretor da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Marcos Bicalho**.

Os modelos contratuais e de financiamento para o setor estão falidos e defasados com a realidade e a pandemia veio mostrar de forma clara que o operador de transporte não tem como conviver e suportar o risco de demanda.



De acordo com Bicalho, o ponto central da proposta de reestruturação do Marco Legal prevê a separação da tarifa técnica, que remunera as operadoras pela prestação do serviço, da tarifa pública, paga pelo passageiro, tendo em vista que, na maior parte das cidades, o transporte público é custeado unicamente pela tarifa paga pelo passageiro, que acaba arcando com os altos custos do serviço.

O diretor também explicou que a revisão no Marco Legal contempla a atuação mais efetiva do governo federal, que passa a exercer o papel de indutor e guardião da mobilidade, tendo em vista que a sua participação é fundamental para a condução dessa política.

Para o conferencista, caso seja viabilizada a construção desse novo Marco Legal, haverá um salto de qualidade no transporte público. “Esse modelo é essencial para manter os sistemas equilibrados, com mais produtividade e segurança, dotados de modernas tecnologias, com tarifas acessíveis, que promovam a inclusão social, além de permitir maior transparência e proporcionar maior segurança jurídica aos contratos”, defendeu.

RÁDIO ÔNIBUS, DESPOLUIR E SIMULADOR, ATRAÇÕES À PARTE

No espaço do Parque, os visitantes tiveram a oportunidade de interagir e conhecer um pouco mais alguns serviços que vêm fazendo a diferença no setor de transporte. O simulador de direção do SEST SENAT foi um deles. O equipamento reproduz a experiência de dirigir vários tipos de ônibus e de caminhões e permite que o aluno vivencie diversas situações que podem ocorrer no trânsito – como condições meteorológicas adversas, tráfego intenso e perigo na via.



A Rádio Ônibus também marcou presença no PMU e chamou a atenção dos visitantes pelo seu ineditismo. A bordo de um estúdio itinerante, montado dentro de um micro-ônibus, Carlos Henrique Rodrigues dos Santos, também conhecido como Henrique Estrada, mantém uma programação totalmente on-line, que pode ser acessada de qualquer localidade, sobre os fatos mais relevantes do setor transportador. No local, o radialista fez entrevista com palestrantes, executivos e patrocinadores do evento.

Também não passou despercebida a viatura do Despoluir, uma iniciativa sustentável do setor. Técnicos do programa, sob a gestão da FETPESP, explicaram aos presentes a importância e o funcionamento do projeto, que visa não somente reduzir a emissão de poluentes da frota por meio da aferição, mas também aprimorar a gestão ambiental das empresas e possibilitar uma mudança de comportamento dos agentes responsáveis pela manutenção e operação dos veículos. 🚗



SEMINÁRIO NTU DISCUTE OS MELHORES CAMINHOS PARA O TRANSPORTE PÚBLICO

Evento promovido pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) terá como foco a recuperação da demanda perdida e a viabilização de um transporte público de melhor qualidade, com menor custo para o passageiro

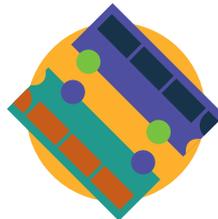
A

A 35ª edição do Seminário Nacional NTU, que acontecerá de 8 a 11 de agosto de 2022, no Expo – Exhibition & Convention Center, em São Paulo-SP, reunirá renomados especialistas em mobilidade urbana em torno de debates com foco nos melhores caminhos para recuperar a demanda perdida e viabilizar um transporte público de melhor qualidade, com menor custo para o bolso do passageiro pagante, em benefício da vasta maioria da população que depende desse serviço essencial para a mobilidade urbana.

O evento também reservará espaço para as novas tecnologias, com a programação do COLETIVO, o Programa de Inovação em Mobilidade Urbana da NTU, e painéis sobre novidades, lançamentos e tendências em tecnologias veiculares, combustíveis, sistemas inteligentes de transporte (ITS) e meios de pagamentos.

Um dos temas em destaque é a redução de emissões, com a chegada ao Brasil dos novos motores Euro 6, a partir de 2023, e os próximos passos rumo à adoção de uma nova matriz energética para o setor, e a completa descarbonização do ônibus urbano no futuro.

O Seminário Nacional, promovido pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), acontece em paralelo com a LAT.BUS Transpúblico, Feira Latino-Americana do Transporte. Trata-se do maior evento em mobilidade urbana da América Latina, que reúne todos os segmentos do transporte coletivo urbano, rodoviário e de fretamento do Brasil e da região.



PROGRAMAÇÃO

SEMINÁRIO
NACIONAL
NTU 2022LAT.BUS
TRANSPÚBLICO
Feira Latinoamericana
do Transporte

9/8/2022

- 10h: Abertura oficial do Seminário Nacional NTU.
- 10h30 - **Painel 1:** "O novo caminho do transporte coletivo urbano" – impactos da pandemia e lições aprendidas; conjuntura atual do transporte público; estratégias de retomada e o resgate da atratividade do serviço; um novo marco legal para recuperar e fortalecer o setor.
- 12h30: Almoço.
- 14h - **Palestra Master:** "O transporte público nas eleições – o que pensam e querem os candidatos".
- 15h - **Painel 2:** "O financiamento do transporte público coletivo para além da tarifa" – o desafio da tarifa módica versus serviço de qualidade; cases de sucesso na separação da tarifa pública da tarifa técnica; fontes alternativas de recursos para subsídio ao passageiro (fontes extratarifárias); exemplos internacionais e opções viáveis no cenário brasileiro, baseadas em estudo inédito da NTU.
- 16h30 - **Painel 3:** "Como ampliar a participação de jovens empresários e executivos no setor – a experiência do COMJOVEM" – a criação do Comitê de Jovens Empresários e Executivos do Transporte de Passageiros da FETPESP como estratégia para fortalecer o setor, seus processos sucessórios familiares, e trazer mais tecnologia e inovação para empresas operadoras do transporte coletivo de perfil tradicional.

10/8/2022

Programação do COLETIVO (Programa de Inovação em Mobilidade Urbana).

- 10h - **Painel 4:** "O futuro da mobilidade urbana pública e coletiva no pós-pandemia".
- 11h30 - **Painel 5:** "A inovação como ferramenta para recuperar a demanda, fidelizar o cliente e melhorar a qualidade do serviço".
- 12h30: Almoço.
- 14h - **Painel 6:** "A descarbonização do ônibus urbano" - a chegada do padrão Euro 6 em 2023; opções tecnológicas já disponíveis no mercado brasileiro de material rodante e o que vem por aí (chassis elétricos, a gás natural, híbridos, a hidrogênio e outros).
- 15h30 - **Painel 7:** "Nova matriz energética para a redução de emissões" - eletromobilidade; novas opções de biocombustíveis e aditivos; biodiesel e "biodiesel verde" (HVO); biometano e outros.
- 17h - **Painel 8:** "A evolução dos Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) e Meios de Pagamentos" – novos sistemas de planejamento, gestão de rotas e frotas e monitoramento; tecnologias de transporte público sob demanda e mobilidade como serviço (MaaS); a diversificação e ampliação dos meios de pagamento (cartões contactless, Pix, QR Codes); conectividade, inteligência artificial, *big data* e *blockchain* aplicados ao transporte urbano de passageiros.

EVENTOS PARALELOS

10/8/2022

- 10h - **ANTPCafé:** "Perspectivas para o transporte público a partir das eleições de 2022".
- 14h: Reunião do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana – "Discussão e apresentação da Carta Aberta aos candidatos por melhoria da qualidade e sustentabilidade do transporte público".

11/8/2022

- 9h: A Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI), a Associação Nacional dos Transportadores de Turismo e Fretamento (ANTTUR), a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (FRESP) completam a programação de conteúdo no terceiro dia do evento – "Inovação com foco na sustentabilidade – a evolução do setor rodoviário de passageiros".
- 14h: Programação UITP.
- 15h30: Fórum Transporte Sustentável.

SERVIÇO

SEMINÁRIO NACIONAL
NTU 2022 E LAT.BUS
TRANSPÚBLICO

- 9 a 11 de agosto de 2022
- Expo – Exhibition & Convention Center, Rodovia dos Imigrantes, km 1,5 – São Paulo-SP
- Mais informações:
<https://seminariontu-latbus.org.br/>

EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO ÔNIBUS GANHA DESTAQUE EM LIVRO



Publicação traça um panorama do transporte público sobre pneus e destaca a sua importância para a mobilidade urbana

Um apaixonado pelo transporte público de passageiros por ônibus e por tudo o que envolve esse meio de transporte. Assim pode ser definido o *publisher* Antonio Ferro, editor do portal e da revista AutoBus. Da sua paixão nasceu o recém-lançado livro *Desafios, Propostas e Frustrações – Um panorama do transporte coletivo sobre pneus no Brasil das décadas de 1970 e 1980*, que recentemente foi entregue pessoalmente pelo autor ao presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), Mauro Artur Herszkowicz.



Em uma verdadeira viagem no tempo, em um registro muitas vezes nostálgico, a publicação destaca que durante os anos 70 e 80 muitos projetos, propostas e ações possibilitaram a evolução e modernização do ônibus como importante meio para a transição e o estabelecimento de um novo patamar de mobilidade. Entretanto, infelizmente, segundo o autor, tudo isso acabou ficando pelo caminho, sem a justa valorização e investimentos necessários, revelando a falta de compromisso governamental com o transporte perante os desafios impostos por um novo conceito de mobilidade urbana.

Com um olhar assertivo sobre os acontecimentos marcantes em duas décadas de desenvolvimento do ônibus e dos sistemas que o compõem, a obra traz um retrato iconográfico que expõe a evolução tecnológica veicular, apresentada pela indústria local como forma de atender à necessidade do mercado.

“O ônibus é a espinha dorsal do sistema de transporte coletivo urbano no Brasil. É impossível imaginar um cenário sem a sua presença na rotina das cidades. Do centro à periferia e vice-versa, e nas viagens que cortam as cidades, lá está o ônibus, com a função de reafirmar o seu caráter de impulsionar as relações entre os limites urbanos e as necessidades pessoais, com vistas a alcançar seus objetivos. Um viva ao modal e que seja eterno enquanto dure!”, pontua Ferro.

Para os mais saudosistas, o livro é a oportunidade de recordar os principais acontecimentos que abrangeram o ônibus no desenvolvimento das cidades. E para os mais jovens, revela-se um trabalho apropriado para que conheçam a história e o modo como ela poderia ter mudado, para melhor, o transporte coletivo urbano nacional.

A obra *Desafios, Propostas e Frustrações – Um panorama do transporte coletivo sobre pneus no Brasil das décadas de 1970 e 1980*, contou com o apoio da **Mercedes-Benz do Brasil**, e pode ser solicitada pelo e-mail infobus@uol.com.br

CENTRO TÉCNICO DA CAIO BUSSCAR: MAIOR PROXIMIDADE COM OS CLIENTES

Novas instalações oferecem mais comodidade em serviços de assistência técnica e peças de reposição

V

isando estreitar o relacionamento com seus clientes e prestar serviços de excelência em todas as etapas, as fabricantes de ônibus Caio e Busscar, empresas do Grupo Caio, mantêm em operação, desde novembro passado, um Centro Técnico para atendimento às demandas de clientes de ambas as marcas, na cidades de São Paulo e nas localizadas até 100km da capital. Eventualmente também serão assistidos os veículos em trânsito que necessitam de reparos urgentes.

O espaço, localizado em uma área privilegiada e estratégica, por ser rota de passagem para outros estados brasileiros, ocupa uma área de 24 mil metros quadrados, construída especialmente para oferecer mais conforto e comodidade às empresas de ônibus dos segmentos rodoviário, de fretamento e turismo.



O Centro Técnico conta com valetas de atendimento para reparos nos ônibus, setor de vendas de peças e pós-vendas, além de um *showroom* de poltronas e revestimentos. No local também são feitas entrega técnicas, antes efetuadas apenas em Botucatu (SP) e em Joinville (SC). Futuramente, também abrigará as instalações do Centro de Treinamento destinado à qualificação de colaboradores de operadoras de ônibus, clientes Caio e Busscar, para cursos de manutenção de carrocerias.

O projeto teve sua concepção focada em proporcionar uma experiência marcante aos clientes das marcas. “O local foi planejado para otimizar a assistência técnica e o fornecimento de peças de reposição, inclusive para atender à frota de veículos em trânsito que necessitam de reparos urgentes. Agilizar esses processos demonstra nossa preocupação e respeito com o cliente e suas operações, para que o atendimento às necessidades seja realizado no prazo e com excelência”, explica o **diretor de Pós-Vendas e Vendas de Peças, Diego Teixeira**.

De acordo com Diego, desde o início das operações, houve importantes avanços na venda de peças, com a otimização da entrega de itens a clientes de São Paulo e do entorno. “Já temos um *feedback* positivo de clientes que estão usufruindo de um prazo de entrega mais ágil, pois, devido à localização e otimização do estoque, conseguimos reduzir o prazo de entrega para meio dia útil, período válido para clientes situados no raio de atuação do centro técnico.”

Com relação aos serviços de assistência técnica, a equipe de profissionais que já atua diretamente com os clientes continua realizando a análise das demandas de manutenção e reparo de carrocerias nas garagens. Futuramente, quando necessário, os veículos serão encaminhados para o Centro Técnico. “O trabalho está avançando para que, cada vez mais, nossos clientes tenham menos ônibus inoperantes nas garagens por problemas de manutenção”, complementa Diego.

Para o diretor comercial da Busscar, Paulo Corso, o Centro Técnico é mais um passo dado pelo Grupo Caio em prol de um atendimento cada vez mais focado no cliente, que estará seguro, amparado em assistência e peças. “Trata-se de um importante reforço para firmar a marca no mercado brasileiro e também captar cada vez mais clientes. 

DIA DE FAZER A DIFERENÇA 2022 É HORA DE ARREGAÇAR AS MANGAS!

V

vemos momentos difíceis. Isso é indiscutível. Mais do que nunca há milhares de pessoas e entidades precisando de ajuda. É hora de unir esforços em favor do próximo.

Imbuída pelo espírito de solidariedade, 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, no dia 28 de agosto, último domingo do mês, o **DIA DE FAZER A DIFERENÇA**.

O evento, que já é uma tradição no setor, visa estimular o voluntariado e incentivar os profissionais do segmento a promoverem ações que façam a diferença na vida de pessoas mais necessitadas. A iniciativa também contribui para a integração e união do segmento.

Fazer o bem é fácil. Não requer prática nem grandes investimentos. Basta boa vontade e um pouco de criatividade. Há inúmeras ações que podem ser desenvolvidas pelos colaboradores das empresas, juntamente com seus familiares e amigos. É possível realizá-las em vários locais: instituições beneficentes, comunidades carentes, praças, escolas públicas, asilos, hospitais, albergues públicos e qualquer outro local que abrigue pessoas que necessitam de ajuda. Os voluntários podem, inclusive, desenvolver várias ações ao mesmo tempo. O dia tem 24 horas e o que vale é a vontade de ajudar.



EXEMPLOS DE ATIVIDADES:

- 1 **ESTRUTURAIS:** reforma, construção, revitalização, pintura, limpeza, conserto etc.
- 2 **RECREAÇÃO:** teatro, música, leitura de poemas e contos, eventos esportivos e culturais, gincanas, festas de confraternização etc.
- 3 **ASSISTÊNCIA:** incentivo ao autocuidado e à higiene pessoal, corte de cabelo, manicure, exames gratuitos, tratamentos na área de saúde, atendimento jurídico, psicológico etc.
- 4 **CONSCIENTIZAÇÃO:** campanhas, palestras, atividades informativas e campanhas de prevenção.
- 5 **DOAÇÕES:** alimentos, móveis, equipamentos e utensílios em geral.

REGISTRO DAS AÇÕES

É importante que todas as ações executadas nesse dia sejam documentadas e fotografadas, para posterior divulgação na Revista Sou + Ônibus, publicação da FETPESP.

Após o evento, as empresas devem enviar – até o dia 10 de setembro – um breve relatório para o e-mail entrepagentes@uol.com.br informando as atividades desenvolvidas, nome da entidade beneficiada, número de voluntários, bem como duas ou três fotos em alta resolução, que ilustrem o empenho dos participantes em favor dos assistidos.

Participem, abracem essa ideia e MAIS UMA VEZ façam a DIFERENÇA! 🚩

PRESENTE SUSTENTÁVEL

A

Expresso Itamarati, sediada em São José do Rio Preto, no interior de São Paulo, celebrou os 71 anos de sua fundação presenteando colaboradores, comunidade e – principalmente – o meio ambiente com o plantio de 130 árvores.

A iniciativa, que contou com a parceria da ONG Instituto Mudar, reuniu centenas de pessoas entre funcionários, familiares e voluntários em uma comemoração diferente e 100% sustentável, que envolveu a plantação, no entorno da empresa, de três tipos de árvores: a Mulungu, o Jacarandá Mimoso e a Aroeira Pimenteira.

De acordo com o superintendente da **Expresso Itamarati, Gentil Zanovello Affonso**, com essa iniciativa, a empresa reforça o seu papel sustentável, ético e de compromisso ambiental. “Temos constantemente adotado medidas destinadas a mitigar ou, quando possível, eliminar impactos sobre o meio ambiente, com os naturais benefícios para a natureza. As práticas de sustentabilidade contribuem para um mundo melhor e pequenas ações podem fazer a diferença para o planeta”, enfatiza.

Segundo a **presidente da ONG Instituto Mudar, Maria Fernanda Sansão**, as espécies das árvores foram escolhidas juntamente com os técnicos do Viveiro Municipal, que orientaram com foco no valor paisagístico e adaptação das espécies. “A ideia do plantio é formar um corredor verde que sirva de abrigo para pássaros, embeleze a cidade e promova uma melhoria considerável na qualidade do ar.”

*Expresso Itamarati
comemora aniversário
plantando 130 árvores*

71 ANOS DE HISTÓRIA E COMPROMISSO

A Expresso Itamarati S. A. começou a operar em 1951, quando o imigrante espanhol José Oger e os filhos Affonso e Clowis resolveram entrar para o negócio de transporte coletivo de passageiros. No início, compraram as três jardineiras Ford F-5, que faziam a linha São José do Rio Preto-Novo Horizonte. Nessa época, o nome da empresa era “Oger & Filhos”, até que, em 1960, a razão social foi alterada para a atual.

Considerada uma das mais importantes empresas de transporte do País, conta com uma frota de aproximadamente mil ônibus, operando no transporte de passageiros nos segmentos rodoviário (intermunicipal e interestadual), intermunicipal suburbano, urbano, fretamento contínuo e encomendas nos bagageiros dos ônibus.

A empresa, que possui a certificação ambiental com base na norma ISO 14001, atende a centenas de municípios do norte, centro, noroeste e sudeste do estado de São Paulo, além dos estados de Mato Grosso, sul do Mato Grosso do Sul, Rondônia, sudeste Goiano e Minas Gerais. 

FOTOS: DIVULGAÇÃO



EMPRESAS DE ÔNIBUS DE BAURU ADEREM AO PROJETO DESPOLUIR E GARANTEM SELO VERDE À CIDADE



Iniciativa reconhece o empenho das operadoras e da prefeitura no controle das emissões de gases veiculares na atmosfera

A

cidade de Bauru, a 326 quilômetros da capital, recebeu no dia 14 de junho o Selo Cidade Verde, do Programa Ambiental do Transporte – Despoluir, como reconhecimento dos investimentos e esforços conjuntos das operadoras de transporte público coletivo e da Prefeitura, na promoção de ações para reduzir a emissão de gases veiculares na atmosfera.

Concedido pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), o Selo Cidade Verde visa incentivar e reconhecer iniciativas que promovam a melhoria da qualidade do ar e do meio ambiente, bem como o crescimento sustentável das empresas de transporte de passageiros.

Em Bauru, cidade com quase 400 mil habitantes, os técnicos do Despoluir, sob a gestão da FETPESP, visitaram 100% dos ônibus das empresas **Reunidas Paulista de Transportes Ltda.**, **Expresso de Prata**, **Transportes Coletivos Cidade Sem Limites Ltda.** e **Transportes Coletivos Grande Bauru Ltda.** Foram aferidos 301 veículos, com apenas quatro reprovações: 297 ônibus obtiveram total aprovação.

Esses resultados comprovam o nível de comprometimento das empresas do estado de São Paulo com a qualidade dos veículos disponíveis para a população, na prestação dos serviços de transporte de passageiros.



EM PROL DO MEIO AMBIENTE

A cerimônia de entrega das placas Cidade Verde à Prefeitura e às empresas aferidas pelo Despoluir aconteceu na unidade operacional do SEST SENAT em Bauru pelo supervisor do Conselho Regional de São Paulo, Luís Rafael Cardieri Marchesi.

O evento contou com a presença da prefeita da cidade, Suéllen Rosim; do coordenador do Programa Despoluir, Anderson Oliveira; dos representantes das empresas responsáveis pelo transporte na cidade: Celso José Teixeira Caçote (Empresa Reunidas); José Antônio Jacomelli (Grande Bauru); Edson José (Cidades Sem Limites); Wagner Agostini (Expresso de Prata) e Maria Constantino (Grupo Comporte), além de outros convidados e secretários.

Para a **prefeita, Suéllen Rosim**, foi uma honra para a cidade receber o Selo. “É um passo muito significativo para Bauru, principalmente por tratar-se de transporte público, algo que afeta diariamente a nossa população. Isso significa que estamos no caminho certo, em prol do meio

ambiente. Estou feliz e agradecida a todos os profissionais que participam do programa Despoluir!”

A responsável pelo **Comitê de Sustentabilidade do Grupo Comporte, Maria Constantino**, destacou a importância das boas práticas sustentáveis nas empresas de transporte de passageiros e contou que o Grupo Comporte está firmemente empenhado com o projeto Cidade Verde e que o objetivo é levá-lo para todas as cidades onde as suas empresas operam. “O Grupo Comporte entende a importância do ônibus, tendo em vista que ele é a solução para cidades mais sustentáveis”, enfatizou.

De acordo com Maria, o Grupo Comporte está cada vez mais comprometido com os preceitos de Governança Ambiental, Social e Corporativa (ESG). “Utilização de energia limpa, reuso da água para lavagem dos veículos, manutenção preventiva, utilização da água da chuva, veículos novos com tecnologia menos poluente e treinamento dos motoristas para segurança no trânsito e condução menos poluente” são algumas das iniciativas do Grupo em prol de uma mobilidade sustentável. 



SEST SENAT BAURU, ATRATIVO DE DESTAQUE NA CIDADE

O local oferece uma completa infraestrutura para o setor transportador e comunidade

A

cidade de Bauru, localizada a 326 quilômetros da capital paulista, reserva inúmeras surpresas e atrativos tanto para os moradores como para os visitantes. São inúmeros os pontos turísticos que merecem visitaçào.

O município também abriga, desde 2006, uma unidade operacional do SEST SENAT com uma ampla e moderna infraestrutura para atender aos trabalhadores do transporte e à comunidade com serviços de saúde (odontologia, nutrição, psicologia e odontologia); na área de aprendizagem (com cursos livres e especializados) e também com atividades de lazer. Somente de janeiro a abril de 2022 foram realizados 7.272 atendimentos e mais de 35 mil horas de treinamentos presenciais e mais de 15 mil horas no ensino a distância.

De acordo com a gestora da unidade, **Eleonor Pedrozo Machado Godoy**, a unidade conta com alguns diferenciais como um restaurante terceirizado, aberto ao público, o que facilita a vida de quem frequenta o local. Possui também uma área de lazer com duas piscinas, oito quiosques, um campo de futebol *society* e uma área verde com animais silvestres (saguís, teús, gambazinho e diversas espécies de pássaros) muito agradável para reunião com família e amigos.

Na área da saúde, a novidade fica por conta do Programa de Controle de Emagrecimento (PCEM), voltado para integralidade no tratamento da perda de peso. “O paciente passa por acompanhamento multidisciplinar – fisioterapia, psicologia, nutrição e educação física – que o auxilia na conquista saudável do peso ideal”, explica Eleonor.

Ressaltam-se também as iniciativas do SEST SENAT Bauru em favor da comunidade. “Procuramos estar sempre presentes promovendo ações sociais como a do Dia Internacional da Mulher, com a presença de 200 mulheres em uma roda de conversa que teve como tema *Transporte é lugar para mim, sim!*”, conta a gestora.

O evento teve a presença da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, que ofereceu oportunidades de emprego e cadastramento de currículos; palestra sobre empregabilidade; e circuito de saúde. “Já na Páscoa, arrecadamos bombons para 66 crianças da creche Pingo de Gente, localizada próxima da nossa unidade”, complementa Eleonor.



Consciente do seu papel no setor e na região onde está inserida, a unidade também promoveu durante o Movimento Maio Amarelo palestras nas empresas de transporte da região e na comunidade, com foco no trânsito seguro, inclusive com demonstração do Simulador de Direção, um importante aliado nos treinamentos dos motoristas.

ATRAÇÕES TURÍSTICAS DE BAURU

São inúmeros os pontos que merecem visita em Bauru como o Teatro Municipal, a Pinacoteca, o Museu da Imagem e do Som e Museu Histórico, além da Igreja Tenrikyo e do Bauru Golf Club. Merece ainda destaque o Museu Ferroviário Regional de Bauru. Instalado junto à Estação Ferroviária, no centro da cidade, oferece ao visitante uma volta ao passado glorioso das ferrovias brasileiras, com exposição de fotografias, documentos, peças originais e maquetes. O Museu proporciona uma aula completa sobre a importância das ferrovias para o desenvolvimento econômico de Bauru e de todo o interior do Brasil.

Já o Parque Dr. César Benedito Fernandes Rodrigues (Parque Vitória Régia) é o grande cartão-postal da cidade e palco de grandes eventos. Tem 50 mil metros quadrados e um lago com anfiteatro ao ar livre com capacidade para duas mil pessoas. Jardim Botânico, Parque Zoológico e Horto Florestal também são atrações imperdíveis.



IGREJA TENRIKYO



ANFITEATRO DO PARQUE VITÓRIA REGIA



VAI UM BAURU?

Quem não conhece o famoso sanduíche que leva o nome de bauru? Sim, sua origem está ligada à cidade. A história do sanduíche data de 1937. À época, o Ponto Chic, localizado em São Paulo, tinha como frequentador Casimiro Pinto Neto. Ele era conhecido como Bauru, nome da sua cidade natal.

Certa vez, Casimiro pediu ao chapeiro do bar para montar um lanche diferente com pão, queijo derretido, rosbife e tomate. Um amigo provou um pedaço de seu sanduíche, aprovou, e pediu ao garçom: “me vê um desses do Bauru”. Em seguida, outras pessoas experimentaram a novidade e o nome pegou.

O bauru foi elevado ao posto de Patrimônio Imaterial do Estado, de acordo com a Lei nº 16.914/2018, sancionada pelo então governador Márcio França. Autor do projeto, o deputado bauruense, Celso Nascimento, exaltou à época a importância cultural e econômica do sanduíche. 

FONTE: [HTTPS://SAOPAULOSECRETO.COM/HISTORIA-DO-LANCHE-BAURU/](https://saopaulosecreto.com/historia-do-lanche-bauru/)

Siga o SEST SENAT
Bauru nas redes sociais:

 @sestsenatbauru

 @sestsenatbauru

COPA SEST SENAT DE FUTEBOL 7 SOCIETY PROMOVE INTEGRAÇÃO DO SETOR TRANSPORTADOR

Iniciativa visa proporcionar acesso ao esporte, lazer e bem-estar aos trabalhadores do transporte

Depois das inúmeras dificuldades e incertezas ocasionadas pela Covid-19, a Copa SEST SENAT de Futebol 7 Society, suspensa nos dois últimos anos, justamente em função da pandemia, surge com força total e como um alento para os trabalhadores do transporte das cinco regiões do País.

A iniciativa, que visa integrar e proporcionar momentos de harmonia e lazer aos profissionais do setor, vem contribuindo ao longo dos anos para democratizar o acesso ao esporte, com foco no espírito de equipe e na melhoria do bem-estar dos trabalhadores do transporte.

O campeonato, que está em sua 9ª edição e comemora dez anos de existência, é um dos maiores torneios de futebol amador do Brasil e é voltado para empresas do setor de transporte de todos os modais e de transportadores autônomos (caminhoneiros, taxistas, mototaxistas e motofretistas). Desde a sua primeira edição, realizada em 2012, foram promovidos mais de dez mil jogos com a participação de quatro mil e quinhentos jogadores e dois mil e seiscentos gols marcados.

A competição, que seguirá as medidas sanitárias sugeridas pelas autoridades de saúde de cada localidade, teve início no final de abril e acontece em oitenta e oito unidades localizadas em todas as regiões do País. Ela acontecerá em duas etapas: local e nacional. Na fase local, os times de cada região disputam as partidas entre si até julho de 2022. Na fase nacional, os campeões das competições regionais jogam em regime de eliminatória simples (mata-mata). Essa fase se inicia no final de julho. A grande final será disputada no dia 6 de novembro de 2022, em Ponta Grossa (PR).

Cada equipe é composta de, no mínimo, dez e, no máximo, quinze atletas, além de um técnico. As equipes puderam inscrever, ainda, um auxiliar técnico, desde que esse também seja comprovadamente profissional de empresa do setor de transporte.



SOBRE O FUTEBOL 7 SOCIETY

Nessa modalidade, cada equipe conta com sete jogadores em campo – seis na linha e um no gol. As partidas contam com dois árbitros e têm duração de dois tempos de vinte e cinco minutos corridos cada, além de dez minutos de intervalo para descanso e orientação dos times. A modalidade surgiu, oficialmente, em 1996. As partidas da Copa SEST SENAT seguem as regras oficiais da Confederação Brasileira de Futebol 7 Society vigentes (www.cbf7.com.br). 🏆



25 DE JULHO
DIA DO MOTORISTA



homenagem àqueles QUE CONDUZEM VIDAS

dia 25 de julho

DIA DO MOTORISTA



A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) reconhece a importância dos motoristas que com dedicação e profissionalismo são responsáveis diariamente pela locomoção segura de milhares de pessoas e os parabeniza pelo seu dia.

Que São Christóvão, conhecido por ser o padroeiro dos motoristas e dos viajantes, abençoe cada um de vocês!

ACIDENTES COM MOTO CAUSAM 35% DAS MORTES NO TRÂNSITO



A SUA SEGURANÇA
NÃO PODE SER PASSAGEIRA.
VÁ DE ÔNIBUS.

SEGURANCANAOPASSEIRA.COM.BR

FONTE: PESQUISA CENÁRIO DA MORTALIDADE DE MOTOCICLISTAS NO BRASIL, 2019 - OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV) E REGISTRO NACIONAL DE ACIDENTES E ESTATÍSTICAS DE TRÂNSITO (RENAEST). DADOS REFERENTES A MOTOS E ÔNIBUS CONSIDERAM TODAS AS VIAS, URBANAS E RODOVIÁRIAS.

REALIZAÇÃO

