

**NA IMPRENSA - I****Matéria do jornal O Estado de S. Paulo sobre Linha 5 – Lilás não é fiel à entrevista concedida pelo presidente da AEAMESP****NA IMPRENSA - II****É necessário acelerar o crescimento do Metrô-SP, afirma presidente da AEAMESP em artigo de opinião da Revista Engenharia***O texto foi publicado na página 194 da edição número 626 da Revista Engenharia, editada pelo Instituto de Engenharia de São Paulo.***ANTP****Eleição realizada no dia 17 de novembro define permanência do presidente da AEAMESP no Conselho Diretor da ANTP****AEAMESP****A confraternização de final de Ano da AEAMESP acontecerá no dia 8 de dezembro, no Metrô Clube****PRÊMIO****Metrô-SP recebeu o Prêmio Melhores do Transporte, na categoria 'Ferroviário de Passageiros', concedido pelas revistas Transporte Moderno e Technibus.****2ª CONFERÊNCIA GLOBAL DE SEGURANÇA VIÁRIA****Mais transporte público, menos vítimas do trânsito***Documento final da 2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança Viária, realizada em Brasília, nos dias 18 e 19 de novembro, aponta transporte público como fator de redução do número de vítimas do trânsito***SOLIDARIEDADE****1º de dezembro será o #diadodoar, uma iniciativa consagrada à solidariedade****NA IMPRENSA - I****Matéria do jornal O Estado de S. Paulo sobre Linha 5 – Lilás não é fiel à entrevista concedida pelo presidente da AEAMESP**Na quarta-feira, 24 de novembro de 2015, o jornal *O Estado de S. Paulo* publicou a matéria intitulada *Linha 5-Lilás fica R\$ 1 bilhão mais cara e Metrô culpa o subsolo*, em que busca discutir cronograma e custos da obra de extensão daquela linha do metrô paulistano.

Para a elaboração dessa matéria, um dos repórteres do jornal procurou o presidente da AEAMESP, engenheiro Emiliano Afonso, que se dispôs a atendê-lo. Contudo, o que foi publicado não é fiel ao teor da conversa.

De antemão, o presidente da AEAMESP disse ao repórter que não poderia falar do caso concreto da Linha 5 – Lilás, por desconhecer todas as principais informações referentes a essa obra em particular, mas concordou em abordar aspectos gerais quanto à elaboração de projetos que embasam uma obra de metrô.

Quando ao incremento dos custos, o presidente da AEAMESP ponderou com o jornalista ser preciso observar o percentual do aumento e a razoabilidade de tal variação frente a fatores concretos, entre os quais estão, por exemplo, o atraso da obra por fatores que os executores não controlam, exigências adicionais durante a sua aprovação e problemas não identificados anteriormente e que precisam ser sanados.

Durante a conversa, o presidente da AEAMESP comentou que a obra é contratada com base no projeto básico, que permite quantificar os custos, e que é normal em obras dessa complexidade haver variações de custo, tendo o repórter comentado que, no caso em questão, estava em torno de 20%. Tal índice não estaria fora do razoável.

O presidente da AEAMESP explicou ao repórter as diferenças essenciais entre um projeto básico e um projeto executivo, que envolve o aprofundamento dos estudos. Disse ser muito difícil prever todas as interferências do subsolo. No projeto básico, são feitas sondagens posteriormente adensadas na elaboração do projeto executivo, havendo a possibilidade de aparecerem variações no subsolo e interferências não identificadas inicialmente, as quais poderão acarretar soluções não previstas.

Em nenhum momento, o presidente da AEAMESP afirmou que a adoção de um projeto básico em vez de um projeto executivo para a contratação de uma obra de metrô, por si só, representaria “falha de projeto”. E muito menos fez tal avaliação em relação à obra da Linha 5 –Lilás, pois, como havia deixado claro, não dispunha de informações para uma conclusão desse tipo.

O presidente da AEAMESP chamou a atenção do repórter para o fato de as obras de metrô, nos últimos anos, virem sendo submetidas a um crescente número de exigências por parte de diferentes órgãos públicos, muitas das quais não podem ser previstas na elaboração do projeto básico. E que o atendimento a tais exigências são frequentemente acompanhadas da demora envolvida nos procedimentos decorrentes e na obrigação de providenciar contrapartidas, com atrasos e custos adicionais.

O presidente da AEAMESP considerou ainda que, no caso específico da Linha 5 – Lilás, a contratada para a elaboração do projeto executivo é uma empresa estrangeira, havendo a possibilidade de ter proposto soluções não usuais, as quais poderiam eventualmente acarretar aumento de custos.

Finalmente, o presidente da AEAMESP ressaltou que a implantação de uma nova linha de metrô traz uma série de benefícios para a cidade e seus habitantes, para o meio ambiente e para a economia, e que, em razão disso, deveria ser tratada de uma forma diferenciada – que tornasse mais ágil e facilitasse o seu andamento – e não como qualquer outro empreendimento de grande porte.

Diante do exposto, não poderia o jornalista atribuir ao presidente da AEAMESP a avaliação de que “atrasos e encarecimento das obras são decorrentes de falhas nos projetos”, conforme está escrito no trecho entre os parágrafos sexto e oitavo da matéria.

Nem tampouco colocar entre aspas, como citação literal do entrevistado, uma avaliação do trabalho desenvolvido pela empresa responsável pelo projeto, posto que o presidente da AEAMESP havia afirmado claramente não conhecer os detalhes principais da obra em exame.

Entidade que reúne parte considerável dos principais especialistas em projeto, construção, operação e manutenção de sistemas metroferroviários no País, a AEAMESP julga ser sua obrigação contribuir com seu conhecimento para que a sociedade – através dos meios de comunicação – possa entender aspectos técnicos e tecnológicos e o grau de complexidade envolvidos em cada etapa da implantação de uma linha de metrô, podendo, a partir disso, criticar ou apoiar as escolhas feitas pelos responsáveis pelo empreendimento.

A AEAMESP apenas requisita que as informações e avaliações fornecidas sejam tratadas pelos jornalistas com o máximo cuidado, dentro do contexto adequado e com a indispensável fidelidade, de modo que não haja mal-entendidos.

[Início](#)**NA IMPRENSA - II****É necessário acelerar o crescimento do Metrô-SP, afirma presidente da AEAMESP em artigo de opinião da Revista Engenharia**

Os frutos da política, que desde meados do século passado prioriza o transporte individual, estão sendo colhidos. Os congestionamentos aumentaram e as cidades estão com dificuldades de manter eficiência. Durante a vigência desta política nasceu o Metrô de São Paulo, um dos símbolos da cidade, orgulho dos paulistanos e um dos melhores do mundo.

Esta conquista e o carinho com que os usuários e a população o tratam é fruto do empenho de todos os metroviários e do exercício de uma filosofia que busca sempre atender, da melhor forma possível, o seu usuário, encarando-o como parceiro. A primeira linha do metrô paulistano foi a Linha 1-Azul. Foi nesta linha que se concentraram as disputas que exigiram as opções tecnológicas que iriam fazer dele um dos mais velozes e modernos do mundo.

A década de 1970 iria se caracterizar por profundas revoluções na tecnologia dos metrô. Por outro lado, o projeto inicial do Consórcio HMD não considerava o metrô como estruturador do transporte na cidade e não o integrava às várias modalidades de transporte.

A equipe de engenharia do Metrô comparava, por exemplo, o sistema de sinalização proposto pelos alemães, baseado ainda em semáforos e bandeirinhas, ao que estava sendo feito em São Francisco ou em Washington, considerando o projeto do consórcio antiquado e rebatendo a sua proposta. Assim, os primeiros técnicos do Metrô tiveram o tempo necessário para se inteirar das inovações tecnológicas e a coragem para mudar o projeto inicial, incorporando a maior parte das recentes conquistas tecnológicas. Esta aposta na tecnologia do futuro é, ainda hoje, a característica predominante do Metrô.

Construir o Metrô paulistano foi um pouco como construir uma estrada enquanto se caminhava. Tudo era tão novo, não havia experiência passada. E foram seus profissionais, com os olhos voltados para o mundo que absorviam avidamente as tecnologias de ponta, que estavam transformando a engenharia de sistemas. Foi graças ao compromisso com a modernidade, com a vanguarda tecnológica que a liderança técnica da empresa pode implantar um sistema à altura dos mais avançados da época. Entre tantas questões era preciso tomar decisões quanto aos problemas decorrentes da importação de know-how estrangeiro.

Entre adquirir pacotes fechados delegando a fabricação e a montagem dos equipamentos e sistemas aos fornecedores e assumir o controle do processo, procurando absorver as tecnologias em implantação, foi escolhida a segunda opção.

Assim, empresas nacionais foram estimuladas a investir em tecnologia. Por outro lado, todos os fornecedores estrangeiros obrigavam-se a transferir seu conhecimento, capacitando engenheiros e a indústria nacional a continuarem produzindo e mantendo todos os requisitos de qualidade. Reconhecidas instituições de pesquisa, passaram a participar do projeto, aprimorando e adaptando o know-how estrangeiro às necessidades brasileiras.

No dia 14 de setembro de 1974, aconteceu a primeira viagem de metrô entre as estações Jabaquara e Vila Mariana. No dia 11 de fevereiro de 1975, foi realizada a primeira viagem de Santana a Jabaquara.

Estava pronta a primeira linha de metrô paulistana, então com 16,7 quilômetros de extensão e 20 estações. Transporte de alta capacidade, rápido e seguro, o Metrô começava a cumprir seu papel de melhorar a qualidade de vida do morador de São Paulo, poupando o tempo gasto com locomoção para que ele pudesse dedicar mais espaço ao lazer, ao trabalho e à vida pessoal. Hoje, após a primeira viagem, a cidade conta com as linhas 1-Azul, 3-Vermelha e partes das linhas 2-Verde, 4-Amarela e 5-Lilás, tendo o Metrô acumulado conhecimentos que o transformaram em um dos melhores serviços públicos e em razão de uma política de pessoal, que desenvolveu continuamente seus funcionários, formando o melhor corpo técnico da área de transporte e infraestrutura metroferroviária do país.

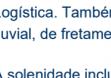
Uma das características do Metrô é o envolvimento e a dedicação de seus funcionários, que sempre procuraram melhorar o desempenho e literalmente brigam para o aperfeiçoamento dos serviços e para o crescimento da empresa.

Com todo este quadro de sucesso, o crescimento da malha metroviária paulistana foi muito lento, a uma média 1,6 quilômetro/ano. Com 78 quilômetros em operação, o metrô paulista carrega 4,6 milhões de passageiros por dia útil, sendo a malha mais densa do mundo.

Para tirar este atraso o governo estadual assumiu sua responsabilidade, estando em implantação ou em fase de contratação, mais 107,6 quilômetros distribuídos em sete linhas, quatro novas e três expansões.

Isto basta? Não! De acordo com estudo feito pelo BNDES, para melhorar a mobilidade das 15 maiores metrópoles brasileiras, além dos recursos já comprometidos serão necessários mais 229 bilhões de reais de investimentos – 0,4% do PIB – nos próximos 12 anos. Nos últimos anos a CIDE foi zerada para subsidiar o preço da gasolina. Não podemos esmorecer, temos que nos unir para comprometer o governo federal, garantindo fluxo de recursos para a mobilidade urbana e trazer como parceiros o Ministério Público e os órgãos do Meio Ambiente.

Estamos em uma época de transição, o futuro não está claro, as novas obras e contratações estão atrasando e enfrentando dificuldades, porém é nestas ocasiões que temos mais oportunidades para inovar e avançar; ele depende de cada um de nós. Podemos ficar passivos contemplando ou sermos agentes de mudança.

[Veja o texto em sua publicação original](#)[Veja a íntegra da edição da Revista Engenharia 626](#)[Início](#)**ANTP****Eleição realizada no dia 17 de novembro define permanência do presidente da AEAMESP no Conselho Diretor da ANTP**Como presidente e representante da AEAMESP, o engenheiro Emiliano Afonso foi mantido no Conselho Diretor da Associação Transportes Públicos (ANTP) para o biênio 2016/2017 em eleição realizada na sede daquela entidade, no centro de São Paulo, no dia 17 de novembro de 2015. Nessa eleição, definiu-se também o Conselho Fiscal da ANTP para os dois próximos anos. **Eleição do presidente da ANTP.** A eleição do próximo presidente da ANTP acontecerá em 8 de dezembro de 2015, na primeira reunião do Conselho Diretor eleito agora em novembro.[Início](#)**AEAMESP****A confraternização de final de Ano da AEAMESP acontecerá no dia 8 de dezembro, no Metrô Clube**A confraternização de final de ano da AEAMESP acontecerá no dia 8 de dezembro de 2015, das 17h às 22h, na Área de Lazer do Metrô Clube Jabaquara, localizada na Rua das Rolinhas, 208, Jabaquara. **Estacionamento.** A entrada do metrô paulistano será feita pela portaria social do Metrô Clube, na Rua Guassatungas, 211, ao lado do Pátio Jabaquara; as vagas são limitadas e serão disponibilizadas mediante apresentação do convite expedido pela AEAMESP. **Atrações.** O engenheiro Carlos Rossi, vice-presidente de Assuntos Associativos da AEAMESP, informa que a programação do encontro prevê música, sorteio de brindes e a entrega dos troféus do **14º Desafio de Kart entre Amigos da AEAMESP.**[Início](#)**PRÊMIO****Metrô-SP recebeu o Prêmio Melhores do Transporte, na categoria 'Ferroviário de Passageiros', concedido pelas revistas Transporte Moderno e Technibus.**Em cerimônia realizada no espaço de eventos Unique, em São Paulo, a Companhia do Metropolitan de São Paulo recebeu no dia 24 de novembro de 2015 o *Prêmio Melhores do Transporte* na categoria *Ferroviário de Passageiro* concedido pelas revistas *Transporte Moderno* e *Technibus*, da OTM Editora. Na categoria *Ferroviário de Cargas*, o prêmio foi conferido à MRS Logística. Também foram conferidos prêmios a organizações dos setores de transporte aéreo, rodoviário, marítimo, fluvial e turismo e turismo, e operadores logísticos e dos setores de indústria e de serviços.A solenidade incluiu o lançamento da 28ª edição do anuário *Maiores & Melhores do Transporte*, com matérias sobre as organizações que ganharam o prêmio *Maiores do Transporte* (baseado na receita operacional líquida) e *Melhores do Transporte* (estipulado com base no desempenho das organizações do setor). No caso do Metrô-SP, a matéria também a presidente da companhia, Paulo Menezes Figueiredo.Houve também a premiação referente ao *47º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frota*, a entrega do *Prêmio Inovação* ao aplicativo Truckpad, que permite a caminhoneiros autônomos saberem onde há cargas disponíveis, e o anúncio da Personalidade do Ano, homenagem prestada a Fernando Simões, presidente da JSL, considerada uma das empresas de transporte e logística mais atuantes no Brasil.[Início](#)**2ª CONFERÊNCIA GLOBAL DE SEGURANÇA VIÁRIA****Mais transporte público, menos vítimas do trânsito**Nos dias 18 e 19 de novembro de 2015 foi realizada em Brasília a *2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito*, com a participação de mais de 130 países membros da Organização das Nações Unidas (ONU). A iniciativa procurou fazer um balanço e reafirmar o propósito da *Década Global de Segurança Viária 2011/2020*, que tem como proposta reduzir pela metade o número de vítimas do trânsito. **Resultados insatisfatórios.** Em 2011, o Brasil assinou esse compromisso internacional, mas seus resultados têm sido pra lá de insatisfatórios, pois, em vez de cair, o número de mortos no trânsito subiu cerca de 30% no período; por ano, perdem a vida no trânsito urbano e nas estradas brasileiras cerca de 42 mil pessoas, de todas as idades.**MAIS TRANSPORTE PÚBLICO, MENOS VÍTIMAS**Ao final da *2ª Conferência Global*, foi apresentada a *Declaração de Brasília*, um texto de oito páginas que, entre outros aspectos importantes, afirma a prioridade à segurança de pedestres, ciclistas e motociclistas, que são os grupos mais vulneráveis do trânsito. **Transporte público contribui para a segurança do trânsito.** O texto traz também um aspecto muito auspicioso: pela primeira vez, um documento de compromisso internacional enfatiza o transporte público como forma de aprimorar a segurança no trânsito. **Companhias medem a contribuição.** Há vários anos, o Metrô-SP e a CPTM medem a contribuição dos respectivos sistemas sobre trilhos para a redução do número de vítimas do trânsito. Na *27ª Semana de Tecnologia Metroferroviária*, realizada pela AEAMESP em setembro de 2015, o secretário de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo, Clodoaldo Pellissioni, mostrou em sua exposição dados concernentes aos *Benefícios Sociais 2014 – Rede Metroferroviária*, revelando que a existência dos trens da CPTM evitou 372 acidentes de trânsito e o fato de haver a rede do Metrô-SP evitou outros 275 acidentes, com o benefício primeiro de salvar vidas e, também, com economia global, para governo e sociedade, da ordem de R\$ 647 milhões. Portanto, mais transporte público – incluindo com destaque os sistemas sobre trilhos – significa menos vítimas do trânsito e economia de recursos.**Leia a íntegra da 'Declaração de Brasília'. Veja especialmente a OP 11, na página 6 do documento.**[Início](#)**SOLIDARIEDADE****1º de dezembro será o #diadodoar, uma iniciativa consagrada à solidariedade**Esta é uma ideia recente que vem ganhando o mundo: em 1º de dezembro será comemorado o **#diadodoar** – uma data consagrada à solidariedade. **Gesto de doação.** “Nessa data, milhões de pessoas farão um gesto de doação, contribuindo com organizações de natureza civil (o nome politicamente correto para “ONGs”), com dinheiro, tempo, produtos etc. E, além de doar, também promoverão a conscientização, junto a seus amigos e conhecidos, da importância da solidariedade”, explica em artigo João Paulo Vergueiro, diretor executivo da Associação Brasileira de Captadores de Recursos (ABCR) e professor de Responsabilidade Social Corporativa da FIEAP. Ele acrescenta que a iniciativa surgiu nos Estados Unidos em 2012 e é praticada no Brasil há dois anos.[Veja um pequeno filme sobre o #diadodoar](#)[Acesse o portal da iniciativa #diadodoar](#)[Início](#)