

O VALE

NAS ASAS DO FUTURO

• ‘O Brasil do Futuro’: 1º Fórum OVALE de Mobilidade Urbana debate o tema, com a participação de Fittipaldi, especialistas e autoridades. Em pauta, ônibus elétricos em São José, novos modais e até carros voadores. •

Madonna di San Sisto/Obras de Rafael Sanzio

APOIO:



PREFEITURA MUNICIPAL
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS



CÂMARA MUNICIPAL
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

PATROCÍNIOS:



CCR RioSP

UMA EMPRESA

motiva

Sertel

REALIZAÇÃO:



O VALE



FÓRUM. Veja a cobertura especial sobre o 1º Fórum OVALE de Mobilidade Urbana, realizado por **OVALE. ESPECIAL**



BICAMPEÃO. Entrevista exclusiva com Emerson Fittipaldi, duas vezes campeão mundial de Fórmula 1. **PÁGS. 4 A 7**

DISCURSO LEIA NA ÍNTEGRA O DISCURSO DE FERNANDO SALERNO NA ABERTURA DO 1º FÓRUM OVALE DE MOBILIDADE URBANA, EM SÃO JOSÉ



IMPREENSA LIVRE E DEMOCRACIA

- Diretor-presidente de OVALE, Fernando Salerno abriu o 1º Fórum OVALE de Mobilidade Urbana, realizado em São José, destacando o papel do jornal em promover debates e fortalecer a democracia
-



OVALE. Caderno especial sobre mobilidade urbana



Fórum. VLP e ônibus elétricos no espaço do evento



Evento. Fórum foi realizado no Teatro Colinas, em São José



Movimento. Abertura contou com balé e discursos

“U

ma democracia sem uma imprensa livre e confiável, é um corpo sem sistema nervoso. Se se quer que a democracia prevaleça no futuro, deve-se cultivar um ambiente político, cultural e jurídico no país, sem permitir, jamais, em tempo algum, que a defesa do Estado de Direito seja tisonada, por quem quer que seja.”

Diretor-presidente de **OVALE**, Fernando Salerno fez a abertura do 1º Fórum **OVALE** de Mobilidade Urbana, dentro do projeto ‘O Brasil do Futuro’. O evento foi realizado no Teatro Colinas, em São José dos Campos, na terça-feira (2), reunindo autoridades, especialistas em mobilidade e convidados.

Em seu discurso, Fernando ressaltou a democracia como valor inegociável e o papel de **OVALE** na defesa e no fortalecimento do estado democrático de direito no país.

“A democracia, esse encontro civilizado de ideias divergentes e opiniões contraditórias, é como a saúde: só a valorizamos, quando a perdemos.”

Na sequência, ele comentou sobre a organização do Fórum de Mobilidade Urbana e o papel do evento e do jornal nesse debate, dentro do projeto “O Brasil do Futuro” de **OVALE**.

“Ancorado na sua credibilidade e na sua tradição de décadas, **OVALE** dá início hoje, com a realização do ‘1º. Fórum **OVALE** de Mobilidade Urbana’, a uma nova etapa do projeto ‘O Brasil do Futuro’, iniciativa sem paralelo na imprensa regional do país, fortalecendo o fluxo de conhecimentos e anseios de uma sociedade em direção ao futuro.”

“Este fórum nasce com o objetivo de apontar desafios e apresentar soluções à principal cidade da RMVale, líder em mobilidade urbana no país, ressaltando a indispensável

convergência de esforços entre o ciclo político, as empresas privadas e a sociedade civil. O projeto marca o início da cobertura editorial deste jornal até as eleições de outubro de 2026, aprofundando o debate em torno de áreas imprescindíveis à definição dos caminhos a serem seguidos até o Brasil do amanhã”, afirmou Salerno.

O 1º Fórum **OVALE** de Mobilidade Urbana teve apoio institucional da Prefeitura e da Câmara de São José dos Campos e patrocínios da CCR Rio SP e a Sertel. Entre outros assuntos, o fórum debateu o novo sistema de transporte público de São José, 100% elétrico.

ÍNTEGRA DO DISCURSO.

“A democracia, esse encontro civilizado de ideias divergentes e opiniões contraditórias, é como a saúde: só a valorizamos, quando a perdemos.

Meu nome é Fernando Salerno, e sou diretor-presidente de **OVALE**. Em nome deste jornal, agradeço a presença de cada um de vocês e, em especial, dos debatedores que, em breve, estarão expondo os seus pontos de vista aqui.

Uma democracia sem uma imprensa livre e confiável é um corpo sem sistema nervoso. Se se quer que a democracia prevaleça no futuro, deve-se cultivar

um ambiente político, cultural e jurídico no país, sem permitir, jamais e em tempo algum, que a defesa do Estado de Direito seja tisonada, por quem quer que seja.

Se a sociedade não confia no jornalismo, tal qual o jornalismo praticado por este jornal, totalmente apartidário e independente, infenso às injunções do poder, torna-se refém de um sistema incapaz de distinguir verdade de desinformação e informação de propaganda.

Dia após dia, somos desafiados a manter um compromisso sacrossanto: o de guardião da verdade factual frente à torrente de desinformações e fake news que consternam a democracia e a liberdade de pensamento.

A verdade é o farol, a bússola e o norte de **OVALE**, transformado em uma catedral jornalística 100% digital.

Em 2025, **OVALE** dobrou a sua audiência, atingindo aproximadamente 70 milhões de visualizações e mais de um milhão de usuários únicos, num único mês. Essa audiência é superior à soma das audiências dos seus principais concorrentes regionais.

Ancorado na sua credibilidade de mais de uma década, **OVALE** dá início hoje, com a realização do ‘1º. Fórum **OVALE** de Mobilidade Urbana’, a uma nova etapa do projeto ‘O Brasil do Futuro’, iniciativa sem paralelo na imprensa regional do país.

Sob a égide do projeto ‘O Brasil do Futuro’, **OVALE** realizará mais dois fóruns temáticos até o início da cobertura editorial das eleições de 2026, fortalecendo, assim, o fluxo de conhecimento e de ideias, ressaltando a indispensável convergência de esforços entre o ciclo político, as empresas privadas e a sociedade civil em direção ao Brasil do amanhã.

Segundo Peter Ferdinand Drucker, considerado o pai da administração moderna: “A maneira mais eficiente de prever o futuro, é criá-lo”. ■

QR CODE. FÓRUM OVALE FOI TRANSMITIDO AO VIVO



70

MILHÕES de visualizações a cada mês atingiu **OVALE** ao se tornar 100% digital, dobrando sua audiência

2021

FOI O ANO de criação do projeto ‘O Brasil do Futuro’, que aprofunda o debate sobre temas vitais para o país

2

NOVOS FÓRUNS temáticos serão realizados por **OVALE** até o início da cobertura editorial das eleições de 2026

ENTREVISTA EMERSON FITTIPALDI FALA DA VIDA NAS PISTAS DE CORRIDA, DO SONHO DA COPERSUCAR E DO FUTURO DA MOBILIDADE URBANA



SINAL VERDE PARA O BICAMPEÃO!

● **EXCLUSIVO:** ícone do automobilismo mundial, bicampeão mundial de Fórmula 1 e campeão da Fórmula Indy, Emerson Fittipaldi fala a OVALE ●

Emerson Fittipaldi



Ícone. Fittipaldi abriu o caminho para o Brasil na F-1



Bicampeão. O piloto brasileiro foi campeão em 1972 e 1974



Fenômeno. Emerson disputou 149 Grandes Prêmios



Número 1. Emerson venceu 14 corridas na categoria



Fittipaldis. Emerson ao lado do irmão, Wilson (à direita)

SÃO PAULO

O elevador subiu rápido até o 12º andar do prédio na região central de São Paulo. A velocidade era apetitosa para entrevistar uma das lendas do automobilismo mundial, Emerson Fittipaldi, 78 anos.

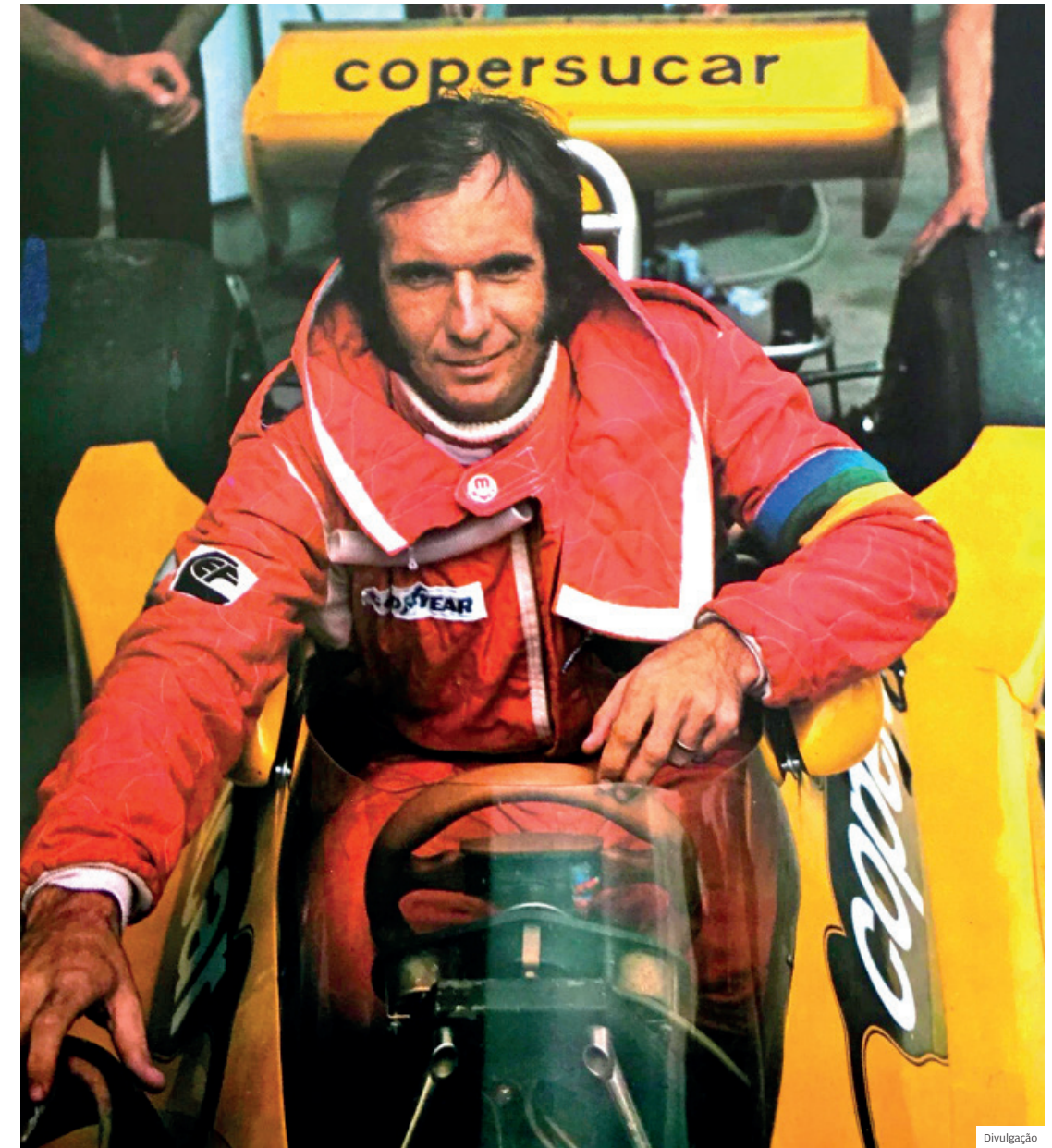
Ele foi bicampeão mundial da Fórmula 1 (1972 e 74), campeão da Fórmula Indy em 1989 e bicampeão das 500 milhas de Indianápolis em 1989 e 1993. Antes, foi campeão da Fórmula 3 Inglesa, em 1969.

“Eu acho que a família Fittipaldi foi abençoada”, disse ele em entrevista exclusiva a OVALE, na qual falou sobre sua trajetória, a família e as conquistas. Confira a seguir.

Emerson, em 1975, a família Fittipaldi ousou sonhar e criar uma equipe de Fórmula 1 no Brasil, e com ajuda joseense, da Embraer e do CTA. Como foi essa aventura histórica?

Tem muita história com São José dos Campos. Eu conheci São José quando eu ia para Ubatuba. Eu tinha 10 anos. Meu pai já tinha uma casa no saco da Ribeira, sempre passava em São José. Eu e o Wilson resolvemos fazer a equipe Copersucar-Fittipaldi, junto com o engenheiro e gênio brasileiro, que é o Ricardo Divila.

E a Embraer, na época o Coronel Ozires Silva, um visionário, o engenheiro Guido [Pessotti], que era também outro visionário. Foram pessoas que sonharam construir um avião aqui no Brasil. É espetacular. E quando nós chegamos lá, e falamos: “Ó, vamos construir um carro aqui no Brasil, nós precisamos da ajuda de vocês”. O CTA tinha um túnel de vento muito bom. “Podemos usar?”. Ai o coronel Ozires falou: “Não, vocês não podem só usar. Nós vamos apoiar vocês total, com toda a engenharia que a gente



tem aqui, vamos colocar à disposição”. Foi aí que eu conheci o engenheiro Guido, que era de muita capacidade, um engenheiro brilhante. Ele e o Ricardo Divila começaram a conversar, a trocar ideia. Porque um carro de corrida tem muita coisa de avião.

Como foi esse projeto?

Começamos do zero. O carro era feito perto do portão 7 aqui em Interlagos [SP]. Nós estávamos a 200 m. Não precisava nem pôr na carreta, a gente ia andando com o carro e entrava em Interlagos para testar.

E não só o Ricardo Divila, mas nós tínhamos gente muito entusiasmada ajudando o projeto. Foi o único projeto na América Latina de uma equipe de Fórmula 1, nem os argentinos fizeram. E olha que eles são muito avançados no automobilismo.

Nós conseguimos fazer uma equipe aqui no Brasil com o apoio da Copersucar, era o Jorge Atalla [1928-2009], o presidente da Copersucar, acreditou no projeto, acreditou no Brasil e saímos. E foi assim um projeto espetacular.

Foram 5 anos de muito trabalho, muito esforço. Uma equipe de Fórmula 1 você tem que ter os elementos certos, no lugar certo, para fazer o carro bom e ter resultado bom. E você não sai assim contrariando gente, pois são todos profissionais nesse mundo da Fórmula 1. Então, nós levamos 4, 5 anos para conseguir pegar gente top.

Então, o último ano foi espetacular. Meu companheiro de equipe nós pegamos um cara que acelerava muito, o Keke Rosberg, que também foi campeão mundial.

Mas a Copersucar não continuou e a Skol entrou. O Roberto Medina, que era muito amigo nosso, eu liguei para ele e falei: “Roberto, eu preciso da sua ajuda”. Ele falou: “Ah, mas encaixa a Skol”. Deu certinho, e entrou a Skol. E no meio do ano, a imprensa brasileira não especializada estava detonando a gente. Porque eles não entendiam que uma equipe de Fórmula 1 leva 4, 5 anos para você conseguir ter elementos bons, ela bem estruturada, tudo.

E aí chama, eu lembro até hoje, o Alirio Góes, diretor de marketing da Skol Brascan, a Brascan brasileira com grupo canadense. Ele me ligou, e falou: “Emerson, acabamos de ter o board meeting [reunião do conselho], não vamos mais continuar porque a imprensa brasileira está destruindo a gente”. Aí na segunda-feira avisei o

Keke, o Peter Waar: “Temos que parar”. Então, foi uma pena porque o próprio brasileiro não acredita no brasileiro. Eu falo com muito orgulho. Em 78, com um carro que só estava eu correndo, o 78 F5 A. No fim do ano, a equipe chegou em sétimo lugar no Campeonato Mundial de Construtores, na frente da Renault, da McLaren, da Williams, para gente ter uma ideia onde a gente estava. Um carro brasileiro.

A paixão pelo automobilismo veio do seu pai?

O pai nos apresentou o mundo de competição. Meu pai era muito envolvido em motociclismo e automobilismo com a Rádio Panamericana, que é a Jovem Pan, desde a época. Então, foi aí que começou a paixão e a gente gostava tanto que um dia o Wilson e o Ricardinho disseram que iam fazer uma equipe. Eu falei: “Vamos embora”. E fizemos. Com muita coragem, com gente muito boa nos ajudando. Só podemos agradecer todo mundo.

Quanto lhe emocionou o seu pai narrar o seu primeiro título na Fórmula 1?

Toda vez que eu escuto, às vezes em apresentação de palestra que eu faço, é emocionante. Porque o meu o pai era muito equilibrado para não falar nada do filho. Até as pessoas falam: “Pô, mas seu filho ganhou, você fica sem emoção nenhuma”. Mas ele, como profissional, tinha que ser assim. Mas em Monza ele não aguentou. É emocionante escutar ele falando na Jovem Pan. É muito bacana, uma memória. É uma voz que ficou.

A Fórmula 1 era muito diferente na aquela época?

Naquela época tinha que ser um ano perfeito e hoje também tem que ser um ano perfeito. Então não mudou na Fórmula 1. ■

25
ANOS

de idade tinha Emerson quando ganhou o primeiro título na Fórmula 1, então o mais jovem campeão

ENTREVISTA EMERSON FITTIPALDI ADMITE QUE PENSOU EM PARAR DE CORRER EM 1972 APÓS O CAMPEONATO MUNDIAL, POR CAUSA DAS MORTES



1972. Emerson é campeão pilotando a Lotus



Cinema. Na Fórmula 1, foram 276 pontos conquistados



1974. Conquista o bicampeonato na McLaren



Beatle. Ao lado do amigo George Harrison



Copersucar. Emerson pilotou carro brasileiro na F-1



FENÔMENO. Carro clássico da Copersucar-Fittipaldi, com a cor amarela. Ao lado, Emerson festejando e capas de revista



ENTREVISTA - 2ª VOLTA

É muito difícil ganhar um campeonato mundial, porque todas as circunstâncias têm que estar a seu favor, o equipamento, o carro tem que ser rápido, a equipe tem que estar bem estruturada, toda estratégia que for feita, tudo tem que ser perfeito. E o brasileiro ficou mal acostumado, porque nós tínhamos muita sorte. Eu ganhei dois títulos, aí veio o Nelson Piquet com três, aí veio o Ayrton Senna três vezes campeão mundial. Então, acho que o público brasileiro que não entende, fala: “Bom, é fácil ganhar o Campeonato Mundial, vamos ter mais 20 títulos de brasileiros na frente”.

O carro era muito diferente?

Era. Na época a gente não tinha telemetria, você tinha que sentir mais o carro. O piloto falava o que ele sentia para melhorar o carro, mas o nível de dificuldade dentro da diferença de tecnologia hoje, com toda a telemetria, analíticos que têm no car-

ro, ajuda muito o piloto. Hoje você pega um piloto médio com todo o coach, com todo o treino e simulador, ele pode virar um piloto muito bom. E na nossa época era diferente, você tinha que andar na pista para melhorar, para aprender a pista. Hoje eu chamo a era robótica.

Em 1972, depois de ser campeão, o senhor pensou em parar de correr, em razão da quantidade de pilotos que morriam?

Foi exatamente isso. Quando eu saí do Brasil, meu sonho

era largar no grande prêmio de Fórmula 1, eu podia morrer na segunda-feira contente. E quando eu cheguei lá, que Deus sempre me ajudou, a equipe foi fantástica comigo, a Lotus tinha um carro competitivo e ganhei o Mundial. Eu voltei na segunda e fui almoçar com meu pai e com o Wilson, e falei: “Eu vou parar”. Tinha 25 anos.

Meu pai falou: “Como você vai parar”? Eu falei: “Vou parar, pai, que mais eu quero? Eu ganhei o Campeonato Mundial. Meu sonho era guiar um Fórmu-

la 1, já ganhei o Campeonato Mundial. Chega”. Ele falou: “Filho, se você parar agora, eu tenho certeza que, do jeito que você gosta, a paixão que você tem pelo automobilismo, daqui a 2, 3 anos você vai voltar e vai ser muito mais difícil voltar do que continuar”. Meu pai dava uns conselhos assim excelentes. A sabedoria que ele tinha.

Ele tinha razão. Porque naquela época a gente sabia do risco que ti-

nha, mas a paixão de guiar um carro, a adrenalina, tudo que envolvia, quando você chegava no paddock, você estava lá para guiar o carro e para se divertir no esporte que você gosta. Não podia pensar no risco. Antes, durante a semana, você pensava, sabia que tinha um risco, mas era um risco calculado, e aceitável da época. A gente sabia que tinha. Com as condições da época. Hoje, graças a Deus, é muito melhor. Meu filho está correndo, eu me sinto muito mais seguro vendo, assistindo ele correr hoje.

Essa paixão pelo automobilismo passa de pai para filho na família Fittipaldi?

Eu acho que a família Fittipaldi foi abençoada. Tem o Wilson, depois veio o Christian, aí o Pietro meu neto correu e agora tem o Emmo [Emerson Fittipaldi Jr., filho de Emerson] com o sonho de chegar à Fórmula 1. Então, estamos trabalhando para ele chegar à Fórmula 1.

Mas é muita tradição, muita história, muita paixão. Eu quando estou aqui no Brasil, sempre estou com o Christian, que também foi um piloto ex-



São José. Embraer ajudou na criação da escuderia brasileira



Fórmula Indy. Emerson foi campeão em 1989



Indianápolis. Venceu as 500 milhas em 1989 e 1993



Campeões. Senna e Emerson foram amigos próximos



Bandeirada. Aos 78 anos, Emerson olha para o futuro

cepcional. O Pietro também chegou a fazer dois grandes prêmios, ele era o piloto reserva. O Enzo andou muito bem de Fórmula 2, mas hoje é tão difícil entrar na Fórmula 1 porque agora vão ter 22 lugares.

E você imagina que é a ponta da pirâmide para estar na Fórmula 1. Então, vamos ver.

Após o bicampeonato mundial em 75, você podia continuar na McLaren. Mas decidiu criar uma equipe brasileira. O que o motivou?

Eu acho que é muito importante quando a gente tem idealismo na vida, sonho. E foi um sonho meu e do Wilson, da gente fazer uma equipe brasileira. Foram anos muito difíceis, de muita frustração, mas muita alegria. Mas foram resultados bons comparado com o que existia na época, aprendi muito. Então foi para mim um desafio grande de ter uma equipe brasileira.

Foi um marco muito importante para o automobilismo brasileiro, a equipe. Foi uma experiência fantástica que quem dedicou a vida dele foi Wilson, meu irmão [Emerson se emociona e chora]. Desculpa. Realmente é muito emocionante. Deu a vida para equipe. Sonho dele. Um dia o Brasil tem que entender.

Ayrton Senna era seu admirador. Como foi o relacionamento com ele?

Quando eu estava testando o Copersucar em Interlagos, ele vinha com o pai dele, depois do treino de kart, tinha uns 14 ou 15 anos. Eu tinha já uns 27 ou 28 anos. E aí ele era muito tímido, ficava na beira do box, eu falava: “Aí tu entra, vê o carro de perto”. Aí ele entrava, via. Foi assim que eu conheci o Ayrton. Depois a gente sempre se falava, trocava ideias, minha carreira inteira. Sempre foi assim um grande amigo.

MORTES NA F1

“Voltei na segunda e fui almoçar com meu pai e o Wilson, e falei: ‘Vou parar’. Tinha 25 anos”.

Emerson Fittipaldi
Empresário e ex-piloto

Como soube da morte dele?

Eu estava testando em Michigan, dia 1º de maio, me preparando para Indianápolis. Nós tínhamos um código, porque como o carro chega a mais ou menos 400 por hora, se aparece alguma coisa errada, eles tinham um código de chamar para o box. Eu estava na volta 18 de 28 de tanque cheio. Eu tirei o pé, e falei: “O que aconteceu”. Primeira coisa tem que tirar o pé. Aí eu parei no box, quando eu estou parando, ele falou: “Olha, a sua mulher está no telefone”.

Quando falou isso, eu falei: “Ah, aconteceu uma tragédia com um filho meu, nunca ninguém parou um teste para falar no telefone”. Aí ela falou que o Ayrton morreu, e foi um choque para todos nós.

Qual o futuro da Fórmula 1?

O regulamento novo já agora de 2026, os carros são um pouco menores, menos pressão, menos asa, menos pressão

CARRO VOADOR

“É espetacular [o projeto da Embraer]. O avanço tecnológico é apaixonante”.

Idem



aerodinâmica. Hoje os carros são grandes demais, muito longos. Eu acho que eles vão melhorar. Eu espero que tenha um pouco menos de interferência aerodinâmica, que os carros andem um mais perto do outro para poder passar. E isso é o que público quer, e os pilotos querem. Eu acho que para o futuro tinha que tirar mais ainda a aerodinâmica do carro. Para ele ser mais difícil de guiar e ter menos interferência aerodinâmica, que aí vai selecionar mais os pilotos.

Então, a Fórmula 1 vai crescer muito nos próximos 10 anos. Ah, tecnicamente é a categoria mais avançada no mundo. Tudo que se aprende na Fórmula 1 um dia vai estar no carro que a gente anda na rua com a família.

O futuro da mobilidade é a eletrificação dos veículos?

Hoje tem o carro híbrido que, na minha opinião, já não ronca tão bem como roncava antigamente, mas ainda existe. O

futuro depende muito do avanço tecnológico das baterias. Ontem até eu vi uma notícia da Alemanha que fizeram uma bateria que vai durar muito mais do que as outras. Então isso vai ajudar. Mas o ronco do motor ainda é parte da história, né? A gente ama muito.

Mas o futuro do mundo é com novos tipos de energias. Tem muita energia nova saindo. E eu tenho certeza que a Fórmula 1 sempre vai usar a energia de ponta. Pode ser nitrogênio, hidrogênio, tem tanta tecnologia nova aparecendo aí para o motor.

O que acha do carro voador que a Embraer está produzindo?

Eu acho o avanço tecnológico, a capacidade do ser humano desenvolver máquinas diferentes para o futuro. É uma coisa apaixonante a gente ver isso. E eu acho que a mobilidade urbana vai mudar muito com esse veículo, tipo drone. Vai ver que nós estamos aqui no prédio, imagina, passa um cara aqui do lado. Se tiver um monoposto, que nem o Fórmula, com quatro ou cinco hélices, e o cara pilotando o monoposto para aqui na janela, dá um tchau para nós e vai embora. Agora vai ter que regulamentar, vai ter que fazer.

Quais seus projetos?

Ah, eu tenho projeto sim. Eu estou trabalhando já há muitos anos de fazer um carro brasileiro internacional. Eu estou trabalhando nisso. O homem com uma bicicleta de duas rodas, você parar de pedalar, você cai. Então, eu estou pedalando, mais lento, mas estou pedalando. Vou continuar pedalando aqui e que Deus sempre me dê energia, físico, saúde para continuar. Dependendo muito de Deus. ■



2
TÍTULOS mundiais da Fórmula 1 tem Emerson no currículo, em 1972, guiando a Lotus, e em 1974, com a McLaren



QR CODE. EMERSON FALA DO FUTURO DA MOBILIDADE



QR CODE. VEJA HOMENAGEM AO BICAMPEÃO DE FÓRMULA 1

400
KM/H velocidade que Emerson Fittipaldi chegou a correr num carro na Fórmula Indy, nos Estados Unidos

1989
ANO em que Emerson sagrou-se campeão da Fórmula Indy; ele venceu Indianápolis em 1989 e também em 1993

FÓRUM OVALE ABERTURA CONTOU COM ESPETÁCULO DE BALÉ, ALÉM DE DISCURSOS DE SENADORES, PREFEITO E CÂMARA DE SÃO JOSÉ



OVALE e Cláudio Vieira/PMSJC

NA PONTA DO PÉ, NA PONTA DA LÍNGUA

Espectáculo artístico e discursos marcaram a abertura do 1º Fórum OVALE de Mobilidade Urbana; autoridades defenderam integração entre os diferentes modais, inovação jurídica e mudança de comportamento no trânsito

Poesia em movimento, o Ballet Ana Araújo apresentou-se na abertura do 1º Fórum OVALE de Mobilidade Urbana, com a coreografia “Entre Sombra e Luz”, da coreógrafa Bruna Maciel. O Grupo de Neo Clássico do Ballet Ana Araújo foi primeiro lugar no Festival de Joinville (SC) de 2025, além de indicação de melhor apresentação do 42º Festival de Dança de Joinville.

Depois, a abertura do evento contou com discursos de autoridades, incluindo a participação remota dos senadores Mara Gabrilli (PSD-SP) e Ângelo Coronel (PSD-BA), relator-geral do Orçamento de 2024 (veja vídeos nos QR Codes).

“[Fórum OVALE de Mobilidade] é essencial para o estado de São Paulo, para o país, isso dito por quem luta por mobilidade urbana desde a mais tenra infância”, disse a senadora.



FÓRUM OVALE

“É essencial para São Paulo, para o país, isso dito por quem luta por mobilidade urbana desde a mais tenra infância”.

Mara Gabrilli
Senadora (PSD-SP)



É A BOLA DA VEZ

“Seminário de tamanha importância porque a mobilidade urbana é a realidade. Mobilidade urbana é a bola da vez”.

Ângelo Coronel
Senador (PSD-BA)

“Seminário de tamanha importância porque a mobilidade urbana é a realidade. Mobilidade urbana hoje é a bola da vez de todos os locais do nosso mundo afora”, disse Coronel.

SÃO JOSÉ.

O prefeito de São José dos Campos, Anderson Farias, destacou que a mobilidade urbana é hoje um tema de grandes desafios, seja para as cidades grandes, as de médio porte ou as pequenas.

Em seu discurso, ele ressaltou que a mobilidade vai além do transporte público, abrangendo a convivência harmoniosa de todos os modais e os usuários, como pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas.

Ele apontou a necessidade de mudança comportamental no Brasil, mencionado o alto índice de acidentes de trânsito causados por imprudência. Segundo o prefeito, debates como os pro-

QR CODE. VEJA O DISCURSO DA SENADORA MARA GABRILLI



QR CODE. VEJA O DISCURSO DO SENADOR ÂNGELO CORONEL



movidos por OVALE fomentam discussões e reflexões sobre esse tipo de comportamento.

“Quando a gente fala de mobilidade, estamos falando de todos, estamos falando aqui não só do ônibus, a gente concentra muito no transporte público, a gente fala de tudo, desde o pedestre, do ciclista, do motociclista, do próprio motorista do veículo, enfim, de todos. Como é que a gente coloca, como é que a gente faz com que essa sobrevivência, como é que a gente faz que tudo isso aí conviva de uma forma harmoniosa. No Brasil nós temos muitos problemas ainda”, afirmou o prefeito.

Ele lembrou que o Brasil é um dos países que mais mata em acidentes de trânsito. “Nós somos um país que mata muito em acidente de trânsito, então a gente precisa mudar muito o comportamento. Mais de 90% dos acidentes, eles são provocados por imprudência, e não por falhas mecânicas ou por outras falhas até na própria sinalização. Então a gente precisa mudar muito também o comportamento.”

A gestão será dividida entre empresas de operação e uma terceira parte responsável pela gestão financeira e receita, com o objetivo de integrar fontes de receita que vão além da tarifa. A transição para o transporte 100% elétrico coloca São José dos Campos na fronteira da sustentabilidade, sendo a primeira cidade a realizar seu inventário de emissões, o que representa ganho ambiental retirando uma grande fonte de

plementar um modelo jurídico de concessão inovador para o transporte público, focado na eletromobilidade e em uma gestão operacional flexível. O projeto, que prevê a substituição de 375 ônibus a diesel por veículos elétricos alugados, deve garantir flexibilidade e reposição imediata da frota em caso de emergências.

A gestão será dividida entre empresas de operação e uma terceira parte responsável pela gestão financeira e receita, com o objetivo de integrar fontes de receita que vão além da tarifa. A transição para o transporte 100% elétrico coloca São José dos Campos na fronteira da sustentabilidade, sendo a primeira cidade a realizar seu inventário de emissões, o que representa ganho ambiental retirando uma grande fonte de

emissão de poluentes das ruas. Anderson falou sobre a mudança no sistema de transporte público em São José.

“São José dos Campos hoje se destaca, num processo onde nós estamos fazendo de uma forma diferente, onde nenhuma cidade do Brasil fez num modelo jurídico de uma concessão, uma concessão que não é apenas com uma única empresa, onde nós vamos ter aí uma empresa que está alocando os ônibus para a cidade”, disse.

“A gente tem um modelo que já hoje funciona, que é a própria Guarda Municipal, onde nós temos uma frota 100% elétrica e alugada. O aluguel faz com que a gente tenha uma grande flexibilidade e não deixar de ter atendimento, ou seja, qualquer veículo que precise parar por qualquer razão, seja por uma

quebra, seja por uma manutenção, seja por um acidente, você tem a reposição desse veículo imediatamente.”

“E também uma operação que seja viável, onde nós vamos ter uma empresa que opere, uma terceira empresa que faz toda a parte de gestão financeira e receita, como uma conta mobilidade, onde você tenha receitas que não vêm apenas da catraca, que não vêm apenas do pagamento do usuário do Sistema de Transporte Público, e uma operação que você faz em modelos diferenciados, integrado com bicicleta”.

O prefeito ressaltou a importância de integrar todos os modais de transporte.

Anderson destacou que a cidade está no rumo certo.

“É um grande desafio, e aqui em São José a gente pode com certeza garantir que estamos no caminho certo. Tem muitos desafios, muito trabalho do ponto de vista da execução de tudo isso, de implementação, a Câmara Municipal tem um papel importante, para que a gente realmente possa implementar de forma diferente, mas de uma forma que seja viável, que seja sustentável, para que a gente possa realmente mudar, no final, comportamentos”.

O 1º Fórum OVALE de Mobilidade Urbana, que integra o projeto ‘O Brasil do Futuro’, teve o apoio institucional da Prefeitura de São José e da Câmara de São José, além de patrocínio da CCR Rio SP e da Serttel. ■



MODAIS

“Quando a gente fala de mobilidade, estamos falando de todos, não só do transporte público”.

Anderson Farias
Prefeito de São José



SÃO JOSÉ

“As diversas inovações implementadas são exemplo para o Brasil”.

Rafael Pascucci
Vereador de São José

CÂMARA DE SÃO JOSÉ

‘Nenhuma transformação acontece sozinha’, diz vereador Rafael Pascucci

LEGISLATIVO. Representando o presidente da Câmara, Roberto do Eleven (PSD), o vereador Rafael Pascucci (PSD) participou do 1º Fórum OVALE de Mobilidade Urbana e discursou no evento. Ele disse que discutir mobilidade não é só falar de deslocamento, mas algo maior, de acesso. “Eventos como esse nós mostram que só avançamos quando

reunimos diversos olhares. Nenhuma grande transformação acontece sozinha”. Ele destacou o trabalho do prefeito Anderson Farias e do vice-governador Felício Ramuth, ambos do PSD. “As diversas inovações implementadas, tanto legislativas quanto as executivas, realizadas com apoio da nossa Câmara de Vereadores, têm servido de exemplo para o Brasil”. ■

PAINEL DEBATE DESTACA COMO INOVAÇÃO, INTEGRAÇÃO DE DADOS E INTELIGÊNCIA EMBARCADA MOLDAM O FUTURO DA MOBILIDADE EM SÃO JOSÉ



E AGORA, SÃO JOSÉ? VOCÊ MARCHA

• Especialistas debatem como a inovação, a inteligência embarcada e a integração de dados podem transformar a mobilidade urbana, guiando as políticas públicas eficientes e centradas no cidadão •



Fórum. Público acompanha o debate no Teatro Colinas

Novo sistema. Secretário falou sobre os ônibus elétricos

Integração. Maryangela

OVALE. Painel teve mediação de Guilherme Codazzi

Ao vivo. Mesa redonda foi transmitida por OVALE

E agora, (São) José? Marcha, para onde? A primeira mesa de debate do 1º Fórum OVALE de Mobilidade Urbana, no Teatro Colinas, reuniu a diretora de Ciência, Tecnologia e Inovação do PIT (Parque de Inovação Tecnológica) de São José, Maryangela Geimba de Lima, e o secretário de Mobilidade Urbana de São José dos Campos, Gláucio Lamarca Rocha. Eles conversaram a respeito dos desafios para implantar uma política pública eficiente de mobilidade nas cidades. O tema da mesa foi “E nós, para onde vamos?”. O debate foi mediado pelo editor-chefe de OVALE, Guilherme Codazzi, e contou com a participação do diretor de relações institucionais do jornal, Hécio Costa. “A mobilidade não se traduz apenas em levar pessoas de um lugar para o outro, mas em uma integração da vida das pessoas, dos setores que impactam a vida dos cidadãos”, disse Maryangela.

SECRETÁRIO. Gláucio falou sobre a integração de dados, melhoria dos sistemas, especialmente o semafórico. “Hoje existe o sistema de câmeras e estamos no processo de colocar a programação dos semáforos em tablets conectados ao CSI. A ação não é só pensada em veículo, mas o pedestre em primeiro lugar, o coletivo em segundo e o veículo em terceiro”, disse. O secretário também falou sobre o uso de inteligência artificial no transporte, o que exige um trabalho de preparação de dados. “Antes de pensar em IA, a gente tem que pensar em integração de dados. É fundamental não só na área de transporte público e coletivo, mas na mobilidade como um todo. A gente tem um universo de dados que não se comunicam e mui-



Frota elétrica. VLP, novos ônibus e viatura da GCM ficaram expostos na área do evento, assim como bikes e patinetes



CIDADE

“Evtol, carros autônomos, integração de dados. Tudo isso São José já está pensando”.
Gláucio Lamarca Rocha
Secretário de Mobilidade

QRCODE. VEJA ENTREVISTA COM O SECRETÁRIO



CONCEITO

“Mobilidade não se traduz apenas em levar pessoas de um lugar para o outro, mas em integração”.
Maryangela G. de Lima
Diretora de Ciência do PIT

QRCODE. PROFESSORA FALA DO NOVO CLUSTER DO PIT



tas vezes até por nossa culpa”.

INTELIGÊNCIA. A professora frisou a necessidade de inteligência embarcada nos meios de transporte. “O parque [PIT] está lá para ajudar nessa inteligência embarcada, seja em indicadores, criação de clusters. Apoiando a prefeitura na tomada de decisão”, destacou Maryangela. Ela ressaltou que é preciso ter planejamento, pensar a cidade e a região a longo prazo. “A inteligência embarcada em São José começou quando saímos da fase sanatorial nos anos 50, com a chegada do Ita, Embraer, etc. É preciso pensar o novo”, afirmou. “Evtol, carros autônomos, integração de dados. Tudo isso São José já está pensando, sem deixar de fora a microestrutura viária aliada ao planejamento urbano”, disse ela. ■

10
PONTOS
de carregamentos de energia elétrica atenderão os ônibus da frota do transporte de São José

4
LICITAÇÕES
em São José para definir as empresas que vão operar o novo sistema de transporte de São José dos Campos

São José dos Campos

Aqui, o que fala mais alto é o
trabalho.

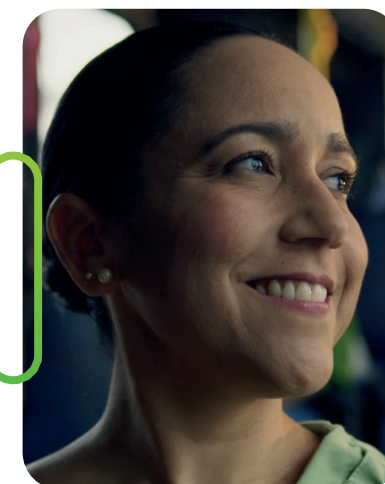
CAPITAL DOS ÔNIBUS ELÉTRICOS

Novo modelo de transporte público, pioneiro no país, prevê 400 veículos elétricos até o final de 2026.

A Prefeitura de São José dos Campos iniciou a implantação de um novo modelo de transporte público, com a chegada dos primeiros ônibus 100% elétricos. O projeto, de caráter pioneiro no país, resulta de uma modelagem inovadora do sistema, voltada à melhoria da qualidade do serviço oferecido à população.

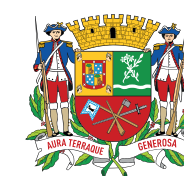
Até o final de 2026, está prevista a renovação integral da frota, com 400 ônibus elétricos em operação. A iniciativa irá ampliar a oferta de viagens, aumentar o conforto dos passageiros e contribuir para a redução de ruídos e emissões na cidade.

Com planejamento, responsabilidade fiscal e visão de futuro, São José dos Campos avança na modernização da mobilidade urbana e se consolida como referência em gestão pública no Brasil.



SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
**100%
ELÉTRICA**
1ª Cidade do Brasil

www.sjc.sp.gov.br



PREFEITURA
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

PALESTRA TRANSIÇÃO PARA ÔNIBUS ELÉTRICOS EXIGE REGULAÇÃO E POLÍTICAS DE LONGO PRAZO



TRANSIÇÃO ELÉTRICA

No Fórum OVALE, pesquisadora Flávia Consoni, da Unicamp, alerta que falta integração entre setores para impulsionar a eletrificação e modernizar o transporte urbano no Brasil

Flávia Consoni, professora doutora da Unicamp (Universidade Estadual de Campinas), ministrou a palestra “Políticas públicas de transição para a mobilidade elétrica com foco em cidades” no 1º Fórum OVALE de Mobilidade Urbana, realizado na terça-feira (2), no Teatro Colinas, na região oeste de São José dos Campos.

A especialista falou sobre as articulações necessárias para a transição energética no

transporte urbano, principalmente nos ônibus. Flávia trouxe exemplos de cidades que estão mais avançadas, como na Europa, e na importância de processos regulatórios. “É preciso ter previsibilidade”, disse a professora.

“Temos muitas tecnologias já disponíveis. A pergunta é: O que está acontecendo? Porque a gente não acelera a incorporação dessas tecnologias? Falta mobilizar todos os atores, sobretudo na eletrificação veicular.”

Segundo ela, para acelerar a incorporação dessas tecnologias na mobilidade urbana, falta mobilizar todos os atores, sobretudo na eletrificação veicular. “Precisamos olhar com muita atenção para a indústria de baterias”.

Flávia disse que a transição energética deve ser justa, pre-

parar as pessoas e incorporá-las. “O espaço também precisa ser acomodado para novos artefatos”.

“Para acelerar o processo de mudança é necessário mobilizar políticas públicas a longo prazo, com planejamento. Ainda não temos uma lei nacional que regula a atividade elétrica.

QR CODE. VEJA A ENTREVISTA COM FLÁVIA CONSONI



Podemos aprender com a experiência de países e cidades que já estiveram envolvidos com a eletrificação veicular. Buscar bons exemplos”, afirmou a professora.

EXEMPLOS.

Segundo ela, muitas cidades do norte e sul global serviram como exemplo. “Iniciativas pouco exitosas acontecem por falta de conhecimento”.

“Como exemplo, a Noruega, que não produz mais veículos a combustão, porém, começou há 15 anos oferecendo benefícios e incentivos monetários ou não, como por exemplo, locais em estacionamento”, disse a especialista.

“O processo tem a fase de articulação, regulação, fomento e organização”, completou.

Flávia também falou sobre tecnologias que vêm para ocu-

par espaços de outras já maduras. “Isso é disruptivo”.

Ela também citou o exemplo de São José. “Trabalha na parte regulatória com o plano de mobilidade desde 2015 contemplando carsharing, frotas públicas e eletrificação.”

O 1º Fórum OVALE de Mobilidade Urbana teve o apoio institucional da Prefeitura de São José dos Campos e da Câmara de São José dos Campos, além de patrocínio da CCR Rio SP e da Sertel. ■

2015

ANO

São José começou a trabalhar na parte regulatória com o plano de mobilidade

15

ANOS

atrás a Noruega começou a oferecer incentivos para deixar de produzir veículos a combustão

PEDÁGIO ELETRÔNICO MODELO REDUZ CONGESTIONAMENTOS, AUMENTA A SEGURANÇA VIÁRIA E MELHORA A EXPERIÊNCIA DOS MOTORISTAS

FREE FLOW AMPLIA FLUIDEZ E SEGURANÇA NAS RODOVIAS RIO-SANTOS E VIA DUTRA E REFORÇA AVANÇO DA MOBILIDADE NO BRASIL

A implantação do pedágio eletrônico Free Flow — tecnologia de cobrança automática sem paradas — avança no país e traz resultados positivos para a mobilidade nas rodovias sob gestão da RioSP, uma empresa Motiva. Presente desde 2023 na Rio-Santos (BR-101) e na Via Dutra (BR-116) desde o último dia 06 de dezembro, o modelo reduz congestionamentos, aumenta a segurança viária e melhora a experiência dos motoristas. “Free Flow na rodovia é uma inovação extremamente relevante. Ele traz fluidez para todo o transporte, como o de carga e de passageiros, inclusive o transporte individual. Isso melhora muito a vida do cliente, trazendo maior segurança, inclusive para quem trabalha nas praças de pedágio. A Motiva faz inovação no seu dia a dia para aumentar a segurança dos seus clientes na rodovia e a fluidez para o transporte como um todo”, afirmou Cleber Chinelato, gerente-executivo de Tecnologia da Motiva e da concessionária RioSP.

BR-101: MAIS FLUIDEZ E PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM TURÍSTICA.

Na Rio-Santos, o Free Flow substituiu as três praças físicas de pedágio previstas no contrato de concessão, liberando completamente a via de estruturas de concreto. A mudança trouxe duas vantagens principais: viagens mais fluidas, já que não há necessidade de parar ou reduzir a velocidade, e preservação do ambiente natural de uma das rotas turísticas mais importantes do país. O tráfego mais contínuo diminui riscos de acidentes e melhora o tempo de deslocamento em um corredor estratégico do litoral.

Para quem utiliza tag, a BR-101 oferece um benefício adicional: além do DBT (Desconto Básico da Tarifa) de 5% em cada viagem, o cliente recebe também os abatimentos previstos pela DUF (Desconto de Usuário Frequente), tornando o sistema ainda mais vantajoso.



VIA DUTRA: FREE FLOW PARA GESTÃO DE TRÁFEGO.

Na Via Dutra, o Free Flow — também previsto no contrato de concessão — tem uma função diferente: atuar como ferramenta de gerenciamento do tráfego na pista expressa entre São Paulo e Arujá, no trecho do km 231 ao km 204. A cobrança começou em 6 de dezembro.

O novo modelo permite que o motorista escolha entre seguir pela pista marginal — gratuita — ou pela pista expressa, onde a tarifa passa a ser calculada conforme o trecho percorrido. A expectativa é de aumento significativo da fluidez e do conforto, especialmente nos horários de maior movimento, reduzindo pontos de retenção e ampliando a capacidade de circulação na região metropolitana.

Motoristas que passarem pela praça de pedágio de Arujá e seguirem direto pela expressa não

terão cobrança adicional. Caso o cliente acesse a marginal para abastecer ou realizar uma parada rápida, há um limite de duas horas para retornar à expressa sem geração de nova tarifa. Já aqueles que permanecerem apenas na pista marginal não pagam Free Flow.

FORMAS DE PAGAMENTO: SIMPLES, DIGITAIS E IGUAIS NAS DUAS RODOVIAS.

A cobrança do Free Flow nas duas rodovias segue o mesmo padrão, com opções para veículos com ou sem tag. Para auxiliar no planejamento, a RioSP disponibiliza um simulador que mostra o valor da tarifa conforme dia, horário e sentido.

VEÍCULOS COM TAG.

- Pagamento debitado automaticamente pela operadora;
- 5% de desconto por via-

gem;

- Na BR-101, acréscimo dos descontos DUF que podem chegar a 70%.

VEÍCULOS SEM TAG.

- A placa é lida identificada e o pagamento deve ser feito em até 30 dias;
- O cliente pode pagar pelo site pedagiodigital.com, pelo APP da CCR, nos totens instalados nas bases operacionais de SP e Arujá, na Via Dutra, ou nas cinco bases de atendimento ao cliente da rodovia Rio-Santos;
- Também é possível pagar a tarifa na rede credenciada tanto da Rio-Santos quanto da Via Dutra;
- Na Via Dutra, motos pagam meia tarifa;
- Na Rio-santos, motos são isentas;
- Ao cadastrar-se no peda-

giodigital.com, o motorista recebe notificações por SMS e pode vincular o cartão de crédito para ativar o pagamento automático, garantindo mais transparência e praticidade;

- A RioSP reforça que não emite boletos para cobrança da tarifa.

TECNOLOGIA A FAVOR DA MOBILIDADE E DO FUTURO DAS RODOVIAS BRASILEIRAS.

Com a expansão do Free Flow, o Brasil avança em direção a um modelo de mobilidade mais moderno, eficiente e seguro. A tecnologia reduz filas, melhora o fluxo de veículos, diminui o impacto ambiental e cria uma experiência de viagem mais fluida — especialmente em corredores estratégicos como a Via Dutra e a Rio-Santos.

O sistema também amplia a transparência para os motoristas, com regras claras, cobrança proporcional ao uso e diferentes opções de pagamento. Para a gestão pública e para os usuários, o Free Flow representa um passo importante rumo a rodovias mais inteligentes e preparadas para o futuro. ■

5%

DE DESCONTO
por viagem para veículos
com TAG no Free Flow

30

DIAS
é o prazo para pagamento
para veículos sem TAG

6

DE DEZEMBRO
é a data em que teve início a
cobrança com o Free Flow

DEBATE PAINEL DESTACA DESAFIOS PARA MODERNIZAR FROTAS, IMPULSIONAR TRANSPORTE COLETIVO E AMPLIAR SOLUÇÕES INTELIGENTES



BICICLETAS

“A estação está fazendo 25 mil viagens por mês e a gente espera crescer em São José”.

Angelo Leite
CEO da Serttel



NOVAS FROTAS E DESAFIOS

Especialistas apontam como inovação, tecnologia e integração entre modais devem transformar mobilidade, transporte coletivo e gestão de tráfego nas cidades e rodovias

O segundo painel de debates do 1º Fórum OVALE de Mobilidade Urbana trouxe a inovação como assunto principal, com o tema ‘Novas frotas, novos desafios’. Participaram Paulo Guimarães, CEO do Observatório Nacional de Segurança Viária, Angelo Leite, CEO da Serttel, e Cleber Chinelato, gerente-executivo de Tecnologia da Motiva e da CCR RioSP. A mediação foi do repórter especial Xandu Alves.

Paulo Guimarães disse que a inovação é o que move o mundo para o futuro. “Melhor forma de prever o futuro é construir por meio da inovação”.

“O primeiro desafio é o convencimento. As pessoas gostam da zona de conforto e a inovação muda isso. O segun-

do desafio é o técnico, o que você imagina como solução, que pode ser inviável. E o terceiro desafio é econômico. Na inovação, você está falando de algo novo,coque não tem escala. O quarto desafio é regulatório”, afirmou.

Segundo ele, é preciso preparar as equipes para a inovação. “A gente estuda muito, traz as informações da academia e muitas vezes a gente não con-

25

MIL
viagens por mês faz o sistema de bicicletas compartilhadas em São José, que deve crescer

segue viabilizar tecnicamente, seja porque o mercado não tem essa disponibilidade, seja porque a nossa própria equipe não está preparada para isso. Então, o desenvolvimento técnico da equipe faz parte desse desafio da promoção da inovação. Depois a gente tem o desafio econômico. Quando você está trabalhando numa inovação, a gente está falando de algo novo e algo novo ainda

24

RODOVIAS
estão incluídas no novo sistema de pedágio sem cancela, o Free Flow, incluindo a Via Dutra

não tem escala.”

Paulo acredita que será necessário o estímulo cada vez maior ao transporte coletivo.

“A grande resposta está no incentivo ao uso de transporte coletivo e transporte público. Lá fora é bonito andar de ônibus, aqui a gente tem vergonha”, disse.

Segundo ele, outro desafio é trazer uma inovação para essa iniciativa, um negócio que nunca foi feito”, afirmou.

BIKES.

Angelo Leite destacou a inovação em São José com a chegada das bicicletas compartilhadas. “O sistema era baseado em estações patrocinadas em



MESA REDONDA.
Com mediação do repórter especial Xandu Alves, painel debateu soluções para o setor



outros locais. Em São José não tem. A estação está fazendo 25 mil viagens por mês e a gente espera crescer. 90% das pessoas que usam não pagam, fazem integração”, disse o executivo. “Nós fizemos vários projetos interessantes aqui de inovação. São José sempre foi para a gente um laboratório”.

Segundo ele, as viagens de bicicleta compartilhada estão crescendo 25% ao mês. Ele mostrou como é importante integrar os modais e usar a tecnologia. “A gente não olha mais para o semáforo, olha para um sistema de gestão de fluxos. É um grande big data que está sendo construído a cada segundo”, afirmou.

“A gente quer criar uma mapa de velocidade da cidade. Como a cidade está operando neste momento. A cidade pode ter um índice de velocidade média, de fluidez e não de congestionamento”, completou.

Quanto aos estacionamentos, Angelo contou que a empresa fez em São José a transição de um sistema que era baseado em parquímetro, em máquinas na rua, para pessoas numa plataforma eletrônica, na internet. “Funciona, as pessoas se relacionam muito mais barato, é muito mais eficiente e muito mais acessível”, disse.

“A Serttel é uma empresa de inovação por necessidade, eu digo sempre. Tudo o que a gente fez não foi porque a gente sonhava, porque a gente precisava fazer”, completou.

“Criamos aqui também outras

tecnologias, como o sistema de estacionamento por aplicativo, que antes era cartão. Em 2010, a gente ainda estava na concessão aqui e lançamos o sistema 100% por aplicativo. E foi o primeiro sistema que o estacionamento de Zona Azul foi pago por aplicativo 100%. Hoje o Brasil inteiro usa isso.”

Foi também em São José que a empresa fez o veículo que faz a fiscalização automatizada do das placas, o famoso ‘Guardião’ “O Brasil todo usa e foi aqui que foi feito primeiro. São Paulo copiou depois, e todos e todas as operadoras do Brasil inteiro usam esse mesmo sistema”, afirmou.

RODOVIAS.

Cleber Chinelato disse que a inovação é preciso ser usada para atender a demanda, e não

inovar por inovar.

“Gosto muito de falar de inovação como atender necessidade, renovar por renovar não faz muito sentido”, disse.

“Iluminação, câmeras, câmeras de detecção automática de incidentes com dados automatizados e IA”, afirmou ele sobre os projetos das rodovias.

Ele explicou a instalação de iluminação na rodovia com o sistema interligado em rede.

“Eu consigo fazer uma dime-rização da iluminação se for necessário. Eu consigo monitorar isso de maneira remota, trazendo uma eficiência e uma velocidade, inclusive na manutenção, para garantir a segurança na via.”

Ele contou que a Dutra é 100% monitorada por câmeras, mas além das câmeras de monitoramento tradicionais, tem

a câmera de detecção automática de incidentes. “Então, essa rodovia, ela será 100% monitorada com detecção automática”, afirmou.

Cleber explicou a implantação dos pedágios sem cancela na Via Dutra e na Rio-Santos, rodovias administradas pela concessionária RioSP.

“Praças de pedágio tem que ter a maior fluidez possível para o cliente e maior segurança. A inovação está presente na rodovia de forma gigante em termos de volume.”

Ele também falou sobre a integração das rodovias com os municípios.

“A gente tem interação muito grande com todas as cidades, o que está faltando muitas vezes é a integração. Smarts cities no final é isso”, afirmou Cleber. “Muito se fala do free flow da cobrança, mas aquilo ali é gestão de tráfego”.

O executivo explicou a importância do uso de sistemas inteligentes para orientar o atendimento na rodovia.

“Sistemas inteligentes também, a gente fala muito de inteligência artificial. A gente também tem um sistema de gestão de tráfego inteligente, que está olhando o tempo todo como é que está o tráfego em cada região e sugerindo para o nosso operador que tipo de mensagem a gente vai colocar, onde vai posicionar melhor uma viatura para um eventual atendimento”, explicou o gerente-executivo de Tecnologia da Motiva e da CCR RioSP. ■



CCR RIO SP

“Praças de pedágio tem que ter a maior fluidez possível para o cliente e maior segurança”.

Cleber Chinelato
Gerente de Tecnologia Motiva

QR CODE. VEJA ENTREVISTA COM ANGELO LEITE



QR CODE. VEJA ENTREVISTA COM CLEBER CHINELATO



SÃO JOSÉ PREFEITO DEFENDE MUDANÇA CULTURAL NO USO DO TRANSPORTE PÚBLICO E DETALHA MODELO INOVADOR COM FROTA ELÉTRICA



TRANSPORTE PARA TODOS

- Anderson Farias destaca modelo inédito de transporte 100% elétrico e integrado em São José, defendendo serviço moderno, acessível e voltado para todos os usuários



O prefeito de São José dos Campos, Anderson Farias (PSD), defendeu que o transporte coletivo seja oferecido na cidade para atender a todos os públicos e camadas sociais, sem distinção de classe.

O mandatário fez a palestra de encerramento do 1º Fórum OVALE de Mobilidade Urbana, realizado na manhã de terça-feira (2), no Teatro Colinas, na região oeste de São José dos Campos.

“Sistema de transporte público no Brasil tem um grande problema de cultura. O ônibus do Brasil é para pobre. Tem que parar com isso. Transporte público é para todos”, afirmou Anderson.

Ele disse que os gestores públicos têm que assumir a responsabilidade por melhorar o sistema de transporte público.

“O que a gente oferece é muito ruim. É um sistema de trans-

porte ruim, é um sistema de transporte que tem degrau para subir no ônibus. Você tem que subir. Ônibus que tem degrau é caminhão”, disse.

Segundo ele, falta acessibilidade ao transporte e outras características que tornem o sistema cada vez mais atraente aos usuários. Essa é a meta que São José persegue com o novo sistema de transporte, com uma frota de 400 ônibus elétricos que deve estar em pleno funcionamento até setembro de 2026.

“Você tem outro modelo de sistema de transporte, não só do ponto de vista do carro, com qualidade, segurança, limpeza, informação, tem vários outros conceitos para que realmente todos possam se utilizar de um

sistema”, afirmou Anderson.

Ele ressaltou que se trata de uma mudança de comportamento. “Tem que mudar a cultura. Temos um monte de gente que vai para a Europa e todo mundo gosta de andar e acha bonito o Metrô de Londres. É um lixo, mas é bonito. Em São Paulo ninguém quer andar de Metrô. Ou andar de ônibus na cidade, mas a gente precisa melhorar e muito na questão da qualidade do sistema que a gente coloca e oferece”, disse ele.

Anderson explicou o modelo do novo sistema de transporte público de São José dos Campos, que alugou a nova frota ao invés de comprá-la. A empresa Green Energy venceu a licitação para fornecer os veículos em contrato de R\$ 2,7 bilhões, por 15 anos. Os ônibus elétricos são montados pela Eletra – São José recebeu os primeiros

cinco veículos e está recebendo mais 15.

“A gente fez a locação, é o modelo jurídico que nenhuma cidade fez ainda no Brasil. Então, tudo isso é muito novo”, lembrou Anderson, dizendo que o sistema de transporte por concessão não é mais economicamente viável.

“Hoje o sistema de transporte público por concessão, até porque o país não tem um plano de mobilidade urbana, não é mais viável. Hoje um dono de uma empresa vai comprar um ônibus e não tem incentivo nenhum.”

DIFICULDADES.

Anderson falou das dificuldades para conseguir chegar ao modelo atual de transporte, com frota elétrica alugada. “Além das discussões, tivemos três, quatro licitações abertas e desertas, discussões com o Tri-

QR CODE. CONFIRA TRECHO DO PAINEL COM O PREFEITO



2026

SETEMBRO
ano e mês em que o novo sistema de transporte de São José dos Campos deve estar 100% funcionando

2,7

BILHÕES DE REAIS
valor do contrato de 15 anos com a empresa Green Energy que fornece os ônibus elétricos

20

ÔNIBUS
elétricos da nova frota entregues em 2025, com o restante gradualmente nos meses de 2026 até setembro



MELHORIAS

“O que a gente oferece é muito ruim. É um sistema de transporte ruim para a população”.

Anderson Farias
Prefeito de São José

QR CODE. FAÇA UM TOUR PELOS NOVOS ELÉTRICOS



2015

ANO em que a Prefeitura de São José dos Campos fez o plano de mobilidade que culminou no novo sistema

bunal de Contas, processo parado lá no Tribunal de Contas, tem que fazer defesa, articular defesa no papel, mostrar as viabilidades, tem toda a equipe aqui da Secretaria de Mobilidade que trabalha muito para realmente provar e comprovar que isso é viável”.
“O país não tem um plano de mobilidade urbana, a gente não tem um plano como país, isso é um grande problema, não há incentivo. Hoje, um dono de uma empresa vai comprar o ônibus, ele não tem incentivo nenhum. Aliás, São Paulo só está trocando a frota porque quem está colocando dinheiro na compra do veículo é o poder público”, disse Anderson.
“Então, tem um outro modelo jurídico que é o que está acontecendo em São Paulo, com os seus problemas do ponto de vista de infraestrutura. Aqui, em São José, a gente tem que encaixar outras soluções. A gente fez o plano de mobilidade em 2015. O prefeito Carlinhos [Almeida] finalizou, fez todo o plano de mobilidade em 2015, e a gente deu sequência, e vai melhorando, aperfeiçoando e implementando”, completou.

Anderson explicou que, em São José dos Campos, o modelo é dividido e não será operado por uma única empresa.

ENERGIA ELÉTRICA.

O fornecimento dos veículos é feito pela Green Energy e a Prefeitura vai licitar os demais setores do transporte, como a empresa que vai operar os ônibus e fornecer motorista, cobrador e a parte de manutenção e de operação.

Uma terceira empresa vai fazer a operação fintech e startup, que é a parte financeira do sistema, que é o Cartão Mobilidade. E há ainda uma quarta empresa que fará a parte da operação dos pontos de carregamento dos ônibus elétricos.

“São oito pontos pela cidade e mais duas garagens. Estamos falando de 10 pontos de carregamento do sistema, mas

que seriam exclusivos para o sistema de transporte público. Hoje não mais. Dos 10, oito serão abertos para que possa ter a exploração [comercial]. Então, nós vamos fazer uma concessão de operação desses espaços para que também possam permitir que veículos da iniciativa privada possa abastecer, possa carregar”, explicou Anderson.

“Agora nós temos a questão da nova operação, a infraestrutura de carregadores, o modelo de locação, operação, uma empresa que vai operar todo o sistema, motorista, cobrador, bordacheiro, manutenção, elétrica, toda parte de operação. Uma terceira empresa que vai fazer a operação Fintech e Startup, que é a parte financeira, que é na verdade o cartão mobilidade e também uma quarta que aí é a parte da operação dos pontos

de carregamento. Tudo isso é um modelo que desenvolvemos com muito trabalho”, afirmou.

Para Anderson, o aluguel dos ônibus elétricos faz com que a cidade tenha flexibilidade e não deixe de ter atendimento.

“Qualquer veículo que precise parar por qualquer razão, seja por uma quebra, seja por uma manutenção, seja por um acidente, você tem a reposição desse veículo imediatamente.” Anderson citou que uma das vantagens do novo modelo é a capacidade de integrar com outros modais, especialmente por meio do cartão mobilidade, que vai unificar os pagamentos com outros tipos de transporte por meio de um cartão eletrônico.

“A gente precisa também integrar tudo isso dentro de um sistema, para que a gente possa dar um atendimento de serviço com qualidade. Começamos a trabalhar também no sistema de transporte diferenciado, a gente trabalha sobre demanda, ou seja, é quase um sistema de aplicativo.”

Anderson disse que a mobilidade precisa ter outras referências, como trabalhar com o sistema de fretado, saber quantos

entre dezembro 2025 e janeiro de 2026, é a peça-chave para a 2ª fase do projeto de modernização do transporte público. O objetivo é agregar a integração temporal já existente, em que o usuário pode trocar de ônibus dentro de um período, a outros modais urbanos por meio de créditos concentrados num único local. ■

8

PONTOS de carregamento elétrico dos ôninus serão abertos para uso de veículos da iniciativa privada



ônibus fretados andam na cidade com bancos vazios e que poderiam estar transportando passageiros.

“É olhar também de forma diferente com o modelo do sistema de transporte, olhar para a mobilidade de uma forma diferente. Tudo isso passa pelo planejamento da cidade”, afirmou.

MEIO AMBIENTE.

Ele lembrou o aspecto de sustentabilidade do sistema de eletromobilidade do transporte público, que passa pelas questões ambientais.

“Passa pelas questões de um serviço com sustentabilidade. São José é a primeira cidade a fazer o seu inventário de emissões. O transporte público é um grande causador. Imagina a gente tirar 375 ônibus a diesel e transformar todos esses veículos em elétricos, o quanto a gente está ganhando do ponto de vista da sustentabilidade, então são várias ações que a gente precisa fazer ainda, é um grande desafio a mobilidade aqui em São José. Posso garantir que estamos no caminho certo.”

Ele frisou que é fundamental pensar na mobilidade e levar

375

ÔNIBUS movidos a diesel fazem parte da frota do transporte público de São José; todos eles serão substituídos



O Brasil do Futuro. Anderson recebe o Prêmio OVALE - Mobilidade

PRÊMIO

Prefeito de São José é premiado no 1º Fórum OVALE de Mobilidade Urbana

INOVADOR. O prefeito de São José dos Campos, Anderson Farias (PSD), foi premiado no 1º Fórum OVALE de Mobilidade Urbana. Ele recebeu o prêmio OVALE - O Brasil do Futuro, na categoria Mobilidade Urbana. Anderson foi considerado destaque na área de mobilidade urbana com o novo sistema de transporte público da cidade, que terá uma frota de 400 ônibus elétrico. Todos os ônibus em circulação na cidade serão elétricos.

A iniciativa tornará São José dos Campos referência em eletrificação de frota no país e até para cidades estrangeiras. Anderson recebeu o prêmio das mãos de Hélcio Costa, diretor de Relações Institucionais de OVALE. Segundo Hélcio, o prêmio destaca personalidades que fazem a diferença dentro dos temas tratados pelo jornal no projeto “O Brasil do Futuro”. Anderson recebeu uma reprodução do quadro “O Triunfo de Galatéia”, de Rafael Sanzio. ■

em consideração todos os tipos de transporte, incluindo iniciativas como as motos elétricas, patinetes e outros.

“Faz parte de todo o processo de mobilidade. Como é que a gente faz com que tudo isso possa conviver dentro de um processo de uma cidade que cresce, mas uma cidade que investe e cuida das pessoas, e a mobilidade urbana faz parte disso”, disse Anderson.

O prefeito destacou a importância do 1º Fórum OVALE de Mobilidade Urbana ao colocar o tema em debate de forma ampla e com vários especialistas, de diversas áreas, incluindo a questão da eletrificação dos veículos. Ele também ressaltou o ineditismo da mudança do transporte em São José.

“Eventos como esse vão apresentar não só o debate de questões de comportamento, da mobilidade urbana, mas da eletromobilidade também, que é olhando para o futuro, onde São José dos Campos hoje se destaca num processo onde nós estamos fazendo de uma forma diferente, onde nenhuma cidade do Brasil fez no modelo jurídico”, ressaltou. ■

1512

ANO do quadro “O Triunfo de Galatéia”, de Rafael Sanzio, cuja reprodução premiou o prefeito de São José



INÉDITO

“A gente fez a locação, é o modelo jurídico que nenhuma cidade fez ainda no Brasil”.

Anderson Farias
Prefeito de São José

QR CODE. ANDERSON RECEBE O PRÊMIO OVALE - MOBILIDADE



O BRASIL DO FUTURO CONTEÚDO PRODUZIDO PELO JORNAL TEM APROXIMADAMENTE 70 MILHÕES DE VISUALIZAÇÕES A CADA MÊS

OVALE: Cobertura especial com 100 conteúdos on-line

Em tempo real, jornalismo de OVALE produz uma centena de conteúdos durante o 1º Fórum OVALE de Mobilidade Urbana

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

Da redação
@jornalovale



+ JORNALISMO

“Mais de 200 mil leitores acompanharam o Fórum OVALE em tempo real”.

Guilherme Codazzi
Editor-chefe de OVALE



motriz da verdade e da liberdade. ‘O Brasil do Futuro’ é alicerçado em sólidos pilares jornalísticos, com densidade editorial e a aposta em análise aprofundada e no livre debate de ideias.

Além de dois cadernos impressos, com 24 páginas cada, OVALE publica diariamente reportagens sobre mobilidade urbana, no site e nas redes sociais.

Só durante o 1º Fórum OVALE de Mobilidade Urbana, na terça-feira (2), OVALE produziu aproximadamente 100 conteúdos on-line, além de transmitir o evento ao vivo. Em todas as suas plataformas, impressas ou digitais, OVALE dá sequência a esta etapa do projeto até o final de dezembro, em um esforço de cobertura sem paralelo, que não para. É uma boa notícia.

“Durante o evento, contando só o Instagram, OVALE teve mais de 200 mil leitores interagindo e consumindo essas informações em tempo real, em todos os seus mais diferentes formatos. Trata-se da maior arena de debates da RMVale. Quando o tema é jornalismo de qualidade, todos os caminhos levam direto a OVALE”, declarou o editor-chefe de OVALE, Guilherme Codazzi. ■

OVALE

GAZETA

Presidente: Fernando Salerno
Editor-Chefe: Guilherme Codazzi
Diretoria Executiva: Hélcio Costa (Diretor de Relações Institucionais), Miriã de Oliveira Moura (Departamento Financeiro)
Departamento Jurídico: Stefannie dos Santos Ramos

Avenida Shishima Hifumi, nº 2.911, sala 109, Parque Tecnológico da Univap, bairro Urbanova, São José dos Campos (SP)
Circulação no Vale do Paraíba, Serra da Mantiqueira, Litoral Norte e Sul de Minas Gerais

SUCURSAIS

Taubaté

Avenida dos Bandeirantes, 5.850 - Independência - CEP 12010-280
Telefone: (12) 3878-4499

São Paulo

Telefone: (11) 99938-6219
Whats (12) 99642-0763

REPRESENTANTE COMERCIAL

Brasília - DF

SCS Quadra 02 Bloco D, 3 - Conj 1002
Tel.: (61) 3323 4701 - 3323 4701

ATENDIMENTO

PABX: (12) 3949-0657

Central de Relacionamento com o Leitor

12 99643-5640

de 2ª a 6ª feira,

das 10h às 17h

Sábados e feriados,

das 7h às 10h

Tele vendas

12 99643-5640

de 2ª a 6ª feira,

das 9h às 18h

Venda Avulsa

12 99643-5640

2ª a 6ª das 9h às 18h

Venda de Assinatura

12 99643-5640

de 2ª a 6ª feira, das 9h às 19h
Sábados e feriados, das 7h30 às 12h
Sábados e feriados, das 7h30 às 12h

REDAÇÃO

Editor-Executivo

julio.codazzi@ovale.com.br

Editor de Economia

xandu.alves@ovale.com.br

Editor de Esportes&

marcos.carvalho@ovale.com.br

Diagramação e Arte

daniel.costa@ovale.com.br

DEPARTAMENTOS

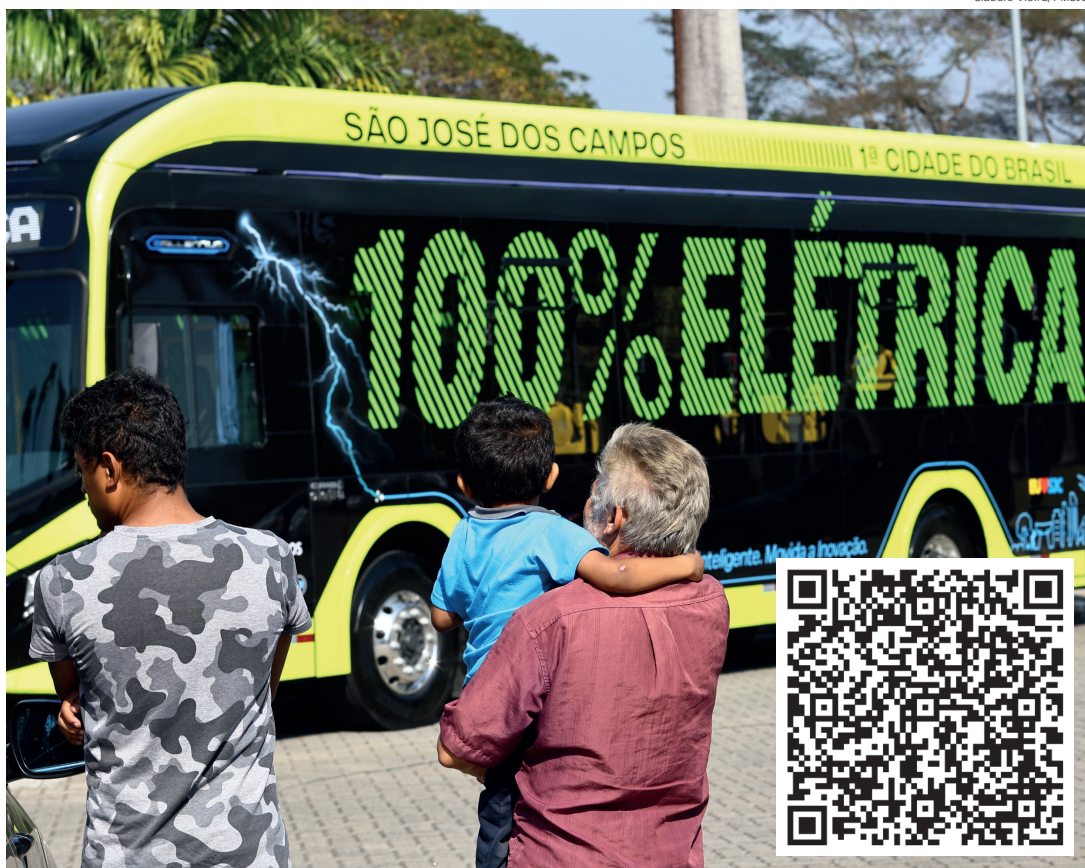
editais@ovale.com.br

financeiro@ovale.com.br

OV



DIRETO DA REDAÇÃO



QR CODE. Acesse e confira o vídeo especial sobre a chegada dos novos ônibus elétricos em São José



/jornalovale

Confira no nosso Facebook os fatos da sua cidade, da região, do Brasil e do mundo



@jornalovale

Notícias em tempo real online para os nossos seguidores do X, antigo Twitter



@jornalovale

No Instagram, fotos dos principais acontecimentos e também do dia a dia da redação



Jornal OVALE

Conheça nossos programas e conteúdos exclusivos no canal de OVALE no YouTube

Serttel

Soluções inteligentes, sustentáveis e inovadoras para a mobilidade urbana.



Transportes Sustentáveis



Semáforos Inteligentes



Estacionamento Público Inteligente



Transporte Inteligente



Monitoramento Eletrônico Urbano



Serttel Recife - Sede

Rua Poeta Carlos Drummond de Andrade, 500
Várzea - Recife - PE - CEP: 50950-060

+55 (81) 2138-6100

www.serttel.com.br

Serttel São Paulo - Indústria

Rua Carmópolis de Minas, 563
Vila Maria - São Paulo - SP - CEP: 02116-010

+55 (11) 4305-4130

/sertteltda

/company/serttel