

ANEXO IV

**MANUAIS DOS PADRÕES TÉCNICOS
DE VEÍCULOS**



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
TRANSPORTES

1


Manual dos Padrões Técnicos de Veículos



ÍNDICE

1 – OBJETIVO	5
2 – DEFINIÇÕES	5
3 – TIPOS DE VEÍCULO	5
4 – ACESSIBILIDADE	6
5 – DOCUMENTAÇÕES TÉCNICAS	7
5.1 – DESENHOS TÉCNICOS	7
5.2 – MANUAIS	8
5.3 – ENSAIOS	9
5.4 – CERTIFICADOS	10
6 – VISTORIA TÉCNICA	10
7 – ITENS DE SEGURANÇA	10
7.1 – CONECTORES	10
7.3 – LIMITADOR DE VELOCIDADE E BLOQUEADOR DE PORTAS	12
8 – REGULAMENTAÇÃO TÉCNICA	18
9 – DESENVOLVIMENTOS DE NOVAS TECNOLOGIAS	19
10 – CHASSI OU PLATAFORMA	19
10.1 – PISO BAIXO	19
10.2 – SISTEMA DE DIREÇÃO	20
10.3 – SISTEMA DE SUSPENSÃO	20
10.3.1 – Sistema de movimentação vertical da suspensão	21
10.4 – MOTOR	22
10.5 – SISTEMA DE TRANSMISSÃO	23
10.6 – EIXOS	24
10.7 – SISTEMA ELÉTRICO	24
10.8 – SISTEMA DE ARTICULAÇÃO	25
10.9 – ACESSÓRIOS DO CHASSI / PLATAFORMA	26
11 – CARROCERIA	26
11.1 – CARACTERÍSTICAS GERAIS	26
11.2 – DIMENSÕES GERAIS DO VEÍCULO	26
11.2.1 – Comprimento total	26
11.2.2 – Altura interna	27
11.3 – PORTAS DE SERVIÇO	27
11.3.1 – Dimensões e quantidade	27
11.3.2 – Sistemas de segurança	28


 Simão Souza Neto
 Superintendente de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 DO/SEM


 Gerson Carlos Déssia
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEM/GIA


 José Luiz Rogo
 Gerente de Desenvolvimento
 Inovação e Tecnologia
 SEM/DI

11.3.3 – Degraus na região das portas / Patamar de embarque.....	29
11.4 – PARA-BRISA, VIDRO TRASEIRO E JANELAS LATERAIS.....	29
11.5 – SAÍDAS DE EMERGÊNCIA.....	30
11.6 – CORREDOR DE CIRCULAÇÃO.....	31
11.7 – PISO E TAMPAS DE INSPEÇÃO.....	33
11.8 – REVESTIMENTO INTERNO.....	33
11.9 – BANCOS DOS PASSAGEIROS.....	34
11.9.1 - Concepção.....	35
11.9.2 - Dimensões gerais.....	35
11.9.3 - Posicionamento.....	36
11.9.4 - Apoio de braço.....	37
11.9.5 – Encosto de cabeça.....	37
11.10 – ANTEPAROS E PAINÉIS DIVISÓRIOS.....	37
11.11 – COLUNAS, BALAUÍSTRES, CORRIMÃOS E PEGA-MÃOS.....	40
11.12 – CESTOS DE LIXO.....	43
11.13 – ÁREA RESERVADA PARA CADEIRA DE RODAS E CÃO-GUIA.....	44
11.13.1 – Guarda-corpo.....	46
11.13.2 – Sistema de travamento da cadeira de rodas.....	46
11.14 – EQUIPAMENTOS PARA ACESSIBILIDADE.....	46
11.14.1 – Rampas.....	47
11.14.2 – Plataforma Elevatória Veicular.....	47
11.15 – POSTO DE COMANDO.....	47
11.15.1 – Painel de Controles.....	48
11.16 – POSTO DE COBRANÇA.....	48
11.16.1 – Catraca registradora de passageiros.....	49
11.17 – VENTILAÇÃO INTERNA.....	49
11.18 – SISTEMA DE AR CONDICIONADO.....	50
11.19 – SISTEMA DE ILUMINAÇÃO E SINALIZAÇÃO.....	51
11.19.1 – Iluminação interna.....	51
11.19.2 – Iluminação externa e sinalização.....	52
11.20 – COMUNICAÇÃO E IDENTIDADE VISUAL EXTERNA.....	52
11.20.1 – Painel Eletrônico de Destino (letreiro frontal).....	52
11.20.2 – Painel Eletrônico Traseiro.....	54
11.20.3 – Identidade visual externa.....	54
11.21 – COMUNICAÇÃO INTERNA.....	55
11.21.1 – Solicitação de parada.....	55
11.21.2 – Comunicação Cobrador / Motorista.....	55
11.21.3 – Comunicação aos usuários.....	56
11.22 – ESPELHOS RETROVISORES.....	56
11.22.1 – Espelhos externos.....	56
11.22.2 – Espelhos internos.....	57
11.22.2.1 - Espelho convexo.....	57
11.22.2.2 - Espelhos no Posto de Comando.....	57
11.23 – SISTEMA ELÉTRICO.....	57
11.23.1 – Limpador de para-brisa.....	57

11.23.2 - Sistema de desembaçamento.....	58
11.23.3 - Baterias.....	58
11.24 - ACESSÓRIOS DA CARROCERIA.....	58
11.24.1 – Painel Eletrônico Interno (Quando existir).....	59
11.24.2 – Câmeras de Monitoramento.....	59
11.24.3 – Sistema de Rastreamento.....	59
11.24.4 – Sistema de Mídia Televisiva.....	60
11.24.5 – Pontos de conexão USB.....	60
11.24.6 – Suporte para Transporte de Bicicleta.....	60
12 – REFERENCIAIS NORMATIVOS.....	61
12.1 - ORDEM FEDERAL.....	61
12.2 - ORDEM MUNICIPAL.....	61
ANEXO 1.....	63



Simão S. Jara Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM



Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA



José Luiz Rago Mendes Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GDI

1 – OBJETIVO

Este manual estabelece as características específicas aplicáveis aos veículos produzidos para operação no **Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo**, de forma a garantir condições de segurança, conforto e mobilidade aos seus condutores e usuários.

O projeto do veículo deve prever requisitos de confiabilidade, manutenção, segurança, conforto, mobilidade e proteção ambiental, que estarão descritos detalhadamente, sendo reservadas à SPTrans, a avaliação e consequente aprovação final do produto.

Além de atenderem às especificações aqui apresentadas, os fabricantes também estão obrigados ao cumprimento das especificações contidas nas **Normas Brasileiras da ABNT NBR 14022 – Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros, NBR 15570 – Especificações técnicas para a fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros, NBR 15646 – Plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade em veículos com características urbanas para o transporte coletivo de passageiros**, além das **Portarias da Secretaria Municipal de Transportes, Cartas Circulares da SPTrans, Resoluções, Normas Técnicas e Legislação** pertinente.

2 – DEFINIÇÕES

Os veículos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo são definidos de acordo com suas especificações técnicas diferenciadas em favor das **características operacionais** das linhas onde são utilizados.

São adotadas ainda, as definições estabelecidas pelo **Código de Trânsito Brasileiro – CTB** e pelo **Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN**.

3 – TIPOS DE VEÍCULO

Os veículos destinados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, classificados como ônibus pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB são caracterizados pelos diferentes tipos definidos a seguir (ver **Tabela 1**).



Simão Sáua Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM



Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA



José Luiz Neto Mendonça Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Engenharia
SEM/GIA

Tabela 1 – Resumo dos Tipos de Veículo

TIPO DE ÔNIBUS	PBT MÍN. (t)	COMPRIMENTO TOTAL (m)	PORTAS (QTDE)	PASSAGEIROS SENTADOS (MÉDIA)	ÁREA RESERVADA P/ CADEIRA DE RODAS	ÁREA DE PASSAGEIROS EM PÉ (m ²)	CAPACIDADE TOTAL (MÉDIA)
MINIÔNIBUS	9	8,6 a 9,0	2	20 (ref. 8,6 m)	01	3,40	35
MIDIÔNIBUS	14	9,6 a 11,5	3	25 (ref. 9,6 m)	01	4,70	54
				33 (ref. 11,2 m)	01	5,70	68
BÁSICO	16	11,5 a 12,5	3	35 (ref. 12,5 m)	01	6,40	74
PADRON	16	12,5 a 15,0	4	32 (ref. 13,2 m)	01	9,40	87
			5	38 (ref. 15,0 m)	01	11,80	110
ARTICULADO	26	18,2 a 23,0	6	37 (ref. 18,5 m)	01	15,20	129
				54 (ref. 23,0 m)	01	19,80	174
BIARTICULADO	36	≤ 27,0	6	53 (ref. 27,1 m)	01	24,00	198

Observação 1: As quantidades definidas para os passageiros sentados são referenciais, podendo, no entanto, ser admitidos outros valores, desde que seja comprovada tecnicamente a impossibilidade do não atendimento à configuração descrita.

Observação 2: Admitem-se veículos com PBT (Peso Bruto Total) e comprimentos superiores aos especificados, desde que regulamentados pelo CONTRAN, de prévia aprovação da SPTrans e do órgão de trânsito competente para operação em caráter especial.


4 – ACESSIBILIDADE

A acessibilidade é fator determinante para a aplicação operacional e portanto, todos os veículos definidos neste manual devem ser “**acessíveis**”, considerando como premissa do projeto veicular com a adoção do “**piso baixo**”.

As características específicas dos veículos de piso alto estão indicadas nos itens em que há diferenças claras em relação ao veículo de piso baixo.


 Simão Saura Neto
 Superintendente de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 DO/SEM


 Gerson Carlos Dêssia
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEM/GIA


 José Luiz Ribeiro Mendes
 Gerente de Planejamento e
 Avaliação Econômica
 SEM/GIA

5 – DOCUMENTAÇÕES TÉCNICAS

5.1 – DESENHOS TÉCNICOS

Anteriormente à fabricação de um veículo protótipo ou "cabeça de série", devem ser fornecidos à SPTrans desenhos, listados a seguir, em aplicativo eletrônico que permita a visualização e edição para análise e aprovação.

Os desenhos (conjuntos e seus detalhamentos) não necessariamente precisam ser apresentados em separado, podendo estar reunidos em um único "layout":

- a) Planta do veículo com indicação das dimensões de largura e comprimento, dentre outras, além das vistas laterais, frontal e traseira com a indicação de altura e ângulos de entrada e saída.
- b) Detalhamento da área para passageiros em pé.
- c) Arranjo físico do salão de passageiros com a distribuição de bancos, a área reservada (Box) para cadeira de rodas e cão-guia, a distribuição das portas, o posicionamento de interruptores, colunas e balaústres, e os cortes transversais e longitudinais (lado esquerdo e direito).
- d) Detalhes com dimensões gerais dos bancos de passageiros (altura, largura, profundidade, inclinação e espaçamento).
- e) Detalhes com dimensões gerais dos equipamentos destinados à acessibilidade (dispositivos para transposição de fronteira).
- f) Detalhes do "Guarda-Corpo" e do sistema de travamento e fixação da cadeira de rodas.
- g) Detalhes do posicionamento do posto de cobrança, incluindo a catraca e os anteparos de fechamento.
- h) Detalhes dos locais de posicionamento do validador eletrônico e terminal de recarga.
- i) Desenhos relativos à ergonomia do posto de comando.
- j) Detalhes dos dutos de ar condicionado, demonstrando posição de difusores fixos e móveis.
- k) Desenho demonstrando o sistema das travas automáticas de portinholas e alçapões.
- l) Indicação do posicionamento das portas USB.
- m) Detalhe com a tabela de pesos reais do chassi, da carroceria e do veículo com passageiros.

- n) Desenhos de Identidade Visual (interna e externa).

Todos os desenhos técnicos devem ser fornecidos em meios eletrônicos especificados pela SPTrans.

A aprovação dos desenhos e seus detalhamentos será efetivada através de meios eletrônicos e somente a partir de então, poderá ser produzido e apresentado o veículo "protótipo" ou "cabeça de série" para verificação de conformidade que, após aprovado, a planta receberá carimbo específico, garantindo a aprovação do veículo.

O arranjo físico do salão de passageiros será analisado considerando-se as disposições contidas neste manual e em normatização específica, em especial quanto:

- a) À distribuição dos bancos de passageiros.
- b) Ao posicionamento do posto de cobrança completo ou somente banco para cobrador e validador eletrônico.
- c) Ao posicionamento e configuração da área reservada para cadeira de rodas e cão-guia (Box).
- d) À disposição dos componentes da carroceria (portas, janelas de emergência, escotilhas, dentre outros).
- e) Às dimensões, vãos e distanciamentos gerais.

Especificamente aos ônibus movidos a gás, devem ser fornecidos os desenhos e documentos relativos ao sistema de armazenamento e alimentação:

- a) Perspectiva isométrica da tubulação de alta pressão.
- b) Especificação técnica de válvulas.
- c) Especificação dos cilindros de alta pressão, com detalhes sobre pressão de trabalho, fabricante, lote de fabricação, número de série, capacidade hidráulica total e por cilindro e datas de fabricação, de instalação e de reinspeção.

Todas as informações sobre o sistema de armazenamento e fluxo de gás em alta pressão devem estar associadas aos respectivos **números de chassis** de instalação.

5.2 - MANUAIS

No fornecimento do primeiro lote de um novo modelo de veículo, já aprovado, a Operadora deve exigir os documentos descritos a seguir, suas atualizações, e encaminhá-los à SPTrans:

- a) Manuais de manutenção e operação.
- b) Programa de manutenção preventiva.


Simão Sábara Nêlo
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM


Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA


Ined Lúiz Ribeiro Mendes Curta
Coordenador de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

- c) Manuais de peças e ferramentas (inclusive especiais).
- d) Listagem com descrição e quantidades mínimas de peças sobressalentes.
- e) Procedimento detalhado para reboque.
- f) Programa de treinamento.
- g) Termo de garantia.

Todos os manuais devem ser fornecidos em meio eletrônico e/ou impressos, e devem contemplar os equipamentos destinados à acessibilidade.

5.3 - ENSAIOS

Devem ser apresentados, quando solicitados pela SPTrans, os resultados de todos os ensaios realizados. Para os itens listados a seguir, deverão ser apresentadas também as respectivas metodologias adotadas quando não especificadas pela SPTrans:

- a) Desembaçamento do para-brisa.
- b) Sistema de ventilação forçada.
- c) Sistema de ar condicionado quanto à eficiência e a distribuição homogênea (Norma de Procedimento – Anexo 1).
- d) Iluminação interna.
- e) Painéis eletrônicos.
- f) Sistema de travamento e fixação da cadeira de rodas e "guarda-corpo".
- g) Revestimento antiderrapante do piso e dos degraus (abrasividade, inflamabilidade e propriedades antiderrapantes).
- h) Resistência estrutural dos bancos de passageiros e corrimãos.
- i) Ruído interno.
- j) Temperatura interna e no posto de comando.
- k) Instalação e funcionamento do limitador de velocidades e bloqueio de portas.

Outros laudos de ensaios relativos à carroceria, ao chassi e aos demais equipamentos e componentes, poderão ser solicitados em complemento aos entregues.


Os ensaios devem ser realizados por institutos nacionais idôneos, podendo ser aceitos laudos internacionais com tradução juramentada, desde que não haja referência normativa nacional.



Simão Sztura Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM



Gerson Carlos Dória
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA



José Luiz de Almeida Cunha
Gerente de Planejamento e
Logística
SEM/GIA

5.4 - CERTIFICADOS

Os documentos listados podem ser solicitados pela SPTrans em qualquer momento, quando julgar necessários:

- a) Certificado de Conformidade da carroceria.
- b) Certificado de aprovação da configuração do veículo ou motor – CAC
- c) Licença para uso da configuração do veículo ou motor - LCVM ou então, documentação oficial que libere o fabricante do cumprimento da legislação.
- d) Tratamento contra apodrecimento e ação de fungos para o material utilizado no piso (madeira ou equivalente).
- e) **Autorização Específica** para os veículos cujas dimensões excedam os limites previstos, fornecida pela autoridade com circunscrição sobre a via e considerando os limites dessa via, com validade de um ano, renovada até o sucateamento do veículo, obedecendo aos parâmetros definidos pelo CONTRAN.



6 - VISTORIA TÉCNICA

Todo veículo a ser incluído na frota operacional será submetido à vistoria técnica da SPTrans, com o objetivo de se constatar a conformidade entre suas especificações técnicas e o produto.

A vistoria será complementada por inspeção de itens diretamente ligados à segurança operacional e ensaios, caso sejam considerados necessários.

7 – ITENS DE SEGURANÇA

7.1 – CONECTORES

O **conector de reboque** deve ser instalado na parte dianteira de maneira que não haja interferência entre o cambão e o para-choque quando em operação de reboque. Opcionalmente poderá ser instalado outro conector na parte traseira.

Os conectores devem suportar operação de reboque do veículo com carga máxima, em rampas pavimentadas de até **06% (seis por cento)** de inclinação e em curvas dentro do raio de giro especificado para o veículo.

Para operações seguras de reboque, o veículo deve ter na parte dianteira, em lugar de fácil acesso, um conector para receber ar comprimido e uma tomada para receber sinais elétricos.



Simão Sampaio Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DÓ/SEM



Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/CA



José Luiz
Gerente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
SEM/CA

O conector de ar e a tomada elétrica devem ser instalados e devidamente identificados em um único suporte e posicionados junto ao conector de reboque.

As características do conector pneumático e da tomada elétrica são:

a) Conector pneumático (Figura 1):

- Conexão de engate rápido, "tipo fêmea ¼".
- Construído em aço e com superfície externa recartilhada ou com relevo para melhor aderência manual.
- Interior com "diâmetro de ¼" em latão.

Figura 1 – Conector pneumático



b) Tomada elétrica (Figura 2):

- Disposição para 06 ou 07 pinos com conectores do tipo macho.
- Diâmetro externo entre 40 e 45 mm.
- Diâmetro interno entre 36 e 39 mm.
- Profundidade de 19 mm.
- Furação para fixação no chassi do veículo.
- Equipado com tampa e mola na articulação.

Figura 2 – Tomada elétrica



Simão Sérgio Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssa
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/31A

João Luiz Frego Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/31D

7.2 – EXTINTOR DE INCÊNDIO

- a) Os veículos com comprimento total superior a 20 (vinte) metros devem estar equipados com 02 (dois) extintores.
- b) Os veículos com comprimento total inferior a 20 (vinte) metros devem ter, no mínimo, 01 (um) extintor.
- c) Em ambos os casos o extintor de incêndio deve ter carga de 06 (seis) kg de pó ABC, conforme regulamentação específica do CONTRAN, e deve ser instalado em local sinalizado com fácil acesso ao motorista e aos usuários.

7.3 – LIMITADOR DE VELOCIDADE E BLOQUEADOR DE PORTAS

O veículo deve ter um dispositivo que limite a velocidade máxima em 50 (cinquenta) Km/h, impeça a abertura das portas com o veículo em movimento e que atenda aos requisitos mínimos a seguir descritos:

a) Para o Limitador de Velocidade


- Não atuar no sistema de freios do veículo.
- Ser ajustável em relação à velocidade máxima, dentro dos limites estabelecidos.
- Ser instalado de modo que o acesso ao seu ajuste seja restrito às pessoas autorizadas.
- Uma vez acionado, deve propiciar o retorno da aceleração assim que a velocidade estiver imediatamente abaixo da máxima permitida.
- Não provocar trancos que produzam desconforto e insegurança aos usuários.

b) Para o Bloqueador de Portas

- Não permitir a abertura das portas do veículo quando em circulação. Entretanto o dispositivo poderá permitir a abertura das portas em velocidades inferiores a 05 (cinco) km/h, exclusivamente para procedimento de parada para embarque e desembarque de passageiros, ou seja, sem utilização do acelerador e atuação no sistema de freio.
- Liberar o movimento para partida do veículo desde que as portas já tenham completado, no mínimo, metade do processo de fechamento ou até o giro máximo de metade do perímetro do pneu, com desativação da aceleração caso a porta permaneça aberta. Não será permitido o fechamento automático das portas.



Simão Saura Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM



Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA



José Luiz de Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

- Dispor de dispositivo que interprete a condição de "porta fechada", no caso de veículos com duas folhas em porta.
- Ser instalado de modo que o acesso ao seu ajuste seja restrito às pessoas autorizadas.
- Permitir sua desativação em caso de pane, através de senha ou dispositivo liga/desliga com lacre.

c) Para ambos dispositivos

- Não alterar as características originais de funcionamento de qualquer componente ou dispositivo do veículo, nem causar interferências eletroeletrônicas, mecânicas ou outras.
- No caso em que os dispositivos não sejam originais do veículo, a empresa operadora, anteriormente à aquisição e instalação, deve obter do fabricante / fornecedor, laudo comprobatório do atendimento das exigências aqui descritas.
- Para dispositivos originais da montadora ou encarroçadora, deverão ser apresentados termos de responsabilidade técnica assinados pelos engenheiros responsáveis, deixando claro o atendimento aos requisitos mínimos exigidos.
- O laudo deve ser emitido por instituto ou organismo nacional idôneo. Esse laudo pode ser exigido pela SPTrans em qualquer momento, quando julgar necessário.
- Em hipótese alguma devem induzir o desligamento do motor do veículo.

7.4 – PAINEL NUMÉRICO DIGITAL INDICADOR DE VELOCIDADE – PNDV

Os veículos devem estar equipados com Painel Numérico Digital Indicador de Velocidade – PNDV, para informação aos usuários da velocidade aplicada no veículo.

Este equipamento deverá atender aos requisitos mínimos a seguir descritos:

a) Características funcionais e construtivas:

O PNDV deverá apresentar em seu mostrador luminoso a velocidade em que se encontra o veículo.

O mostrador luminoso somente informará a velocidade do veículo sendo vedado qualquer outro tipo de informação.

O PNDV deve operar a partir das informações de velocidade fornecidas pelo tacógrafo instalado no veículo. Deve ser observada a norma ABNT NBR ISO nº 16.844.


 Simão Sória Neto
 Superintendente de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 DO/SEM


 Gerson Carlos Déssia
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEM/GIA


 José Luiz Raposo
 Gerente de Desenvolvimento e
 Laboratório Tecnológico
 SEM/GIA

As atualizações das informações anunciadas no mostrador luminoso deverão refletir a média móvel das velocidades fornecidas pelo tacógrafo.

A frequência de atualização do mostrador deve situar-se entre 0,5 e 1,5 Hertz.

A indicação da unidade de Km/h no PNDV poderá ser apresentada no mostrador luminoso ou gravada de forma indelével no frontal do equipamento, neste último caso deve possuir iluminação de fundo.

As dimensões dos caracteres da unidade (km/h) devem ser proporcionais ao tamanho dos números apresentados no mostrador luminoso.

O PNDV deve operar com tensões de alimentação entre 10 (dez) Vcc e 32 (trinta e dois) Vcc. O projeto deve prever proteção ao equipamento caso haja inversão na polaridade de entrada.

O equipamento deve ser dimensionado para suportar os picos espúrios decorrentes da partida do veículo.

O PNDV não pode causar interferência no funcionamento do tacógrafo instalado no ônibus.

O PNDV deve ter compatibilidade eletromagnética com os demais equipamentos instalados, imunidade a interferências externas e não gerar interferência radiada.

O PNDV deve estar apto a operar com temperatura ambiente entre 0° e 70° C.

O equipamento deve possuir grau de proteção IP 65 para o mostrador luminoso e IP 42 para o restante do equipamento.

O mostrador luminoso deve resistir à ação dos produtos de limpeza utilizados normalmente na conservação dos veículos.

Considerando as vibrações a que o equipamento estará sujeito durante a sua vida útil, deverão ser tomados cuidados especiais durante a elaboração do projeto, fabricação do equipamento e instalação nos veículos.

O gabinete externo do PNDV não pode ter cantos vivos, rebarbas ou arestas cortantes. Quando sujeitos a impactos acidentais os materiais utilizados na construção do PNDV não devem produzir cantos vivos, rebarbas ou arestas cortantes.

Preferencialmente o PNDV deverá utilizar polímeros na sua construção. Estes devem ser de qualidade adequada para acompanhar o veículo durante toda a sua vida útil.

Caso seja utilizado metal na construção do gabinete do PNDV, o processo de pintura deve garantir suficiente durabilidade e aderência da tinta ao longo de toda a vida útil do PNDV.

Os materiais utilizados na fabricação do PNDV devem ter propriedades que evitem a propagação de chamas.


Sílvio Saura Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM


Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA


José Luiz Pires Júnior
Chefe de Departamento de
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

O mostrador luminoso deve ser constituído por Leds (Diodos Emissores de Luz).
A luz emitida pelo mostrador luminoso deverá ser na cor amarelo âmbar.

Não deve haver variações na luminosidade do mostrador luminoso decorrentes das flutuações da tensão de alimentação do veículo.

O PNDV deve ter um foto sensor para ajustar automaticamente o brilho do mostrador luminoso em função da luminosidade do ambiente.

A tela do mostrador luminoso deverá ter características que minimizem os reflexos oriundos da iluminação interna e do ambiente externo.

Os conectores devem ser manufaturados com materiais adequados à aplicação automotiva e possuir um dispositivo de travamento com lacre que impeça a sua desconexão acidental.

Caso seja necessária a instalação de recursos para a calibração do PNDV, eles devem ser instalados no interior do equipamento e não podem ser acessados externamente. Após a calibragem o equipamento deverá ser lacrado.

b) Configurações e dimensões:

A forma do PNDV e a sua fixação no interior do veículo não devem propiciar seu uso como ponto de apoio ou pega mão e nem obstruir o fluxo dos usuários no interior do veículo.

Preferencialmente o equipamento deverá ser embutido no painel frontal interno (caixa de vista) do veículo, (vide desenho de referência, pg. 18).

A logomarca do fabricante só poderá ser gravada na parte traseira do equipamento.

As dimensões máximas externas do PNDV não poderão ultrapassar:

- Comprimento: 210 mm.
- Altura: 75 mm.
- Profundidade: 40 mm.

O indicador numérico do mostrador luminoso deve apresentar dois algarismos. Cada um dos algarismos deve ter no mínimo as seguintes dimensões:

- Altura: 38 mm.
- Largura: 26 mm.

O traço luminoso do segmento pode ser formado por um único Led ou pela composição de vários deles.


Simão Sáez Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DE/SEM


Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

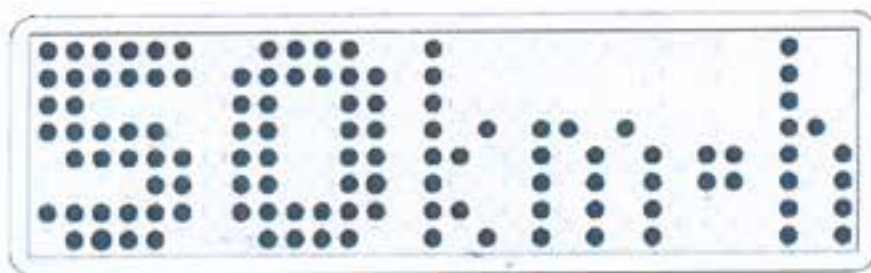

José Luiz Rego de Azevedo Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA 15

Caso se opte pela utilização de uma matriz de Leds, o diâmetro de cada um destes componentes não deve ser inferior a 04 mm (quatro milímetros).

Tanto as cores como o formato do painel deverão garantir perfeita harmonia com o interior do veículo.

O mostrador luminoso deverá utilizar uma das seguintes concepções:

- Mostrador luminoso do tipo matriz. Constituído por linhas e colunas, tendo no mínimo 08 (oito) linhas e 30 (trinta) colunas. (vide desenho ilustrativo abaixo).



- Mostrador luminoso do tipo segmento. Neste caso, existem duas possibilidades, cada um dos segmentos que formam os números, serem constituídos por um único Led ou pela composição de vários deles. (vide desenho ilustrativo abaixo).



Segmento formado por um único Led



Segmento formado por vários Leds

Em ambos os casos, deverá ser garantida a resolução dos caracteres, permitindo eficiência para a leitura e entendimento dos usuários a distância de 15 (quinze) metros.

Partindo de um eixo perpendicular ao plano do mostrador luminoso, o ângulo de visada não deve ser inferior a + 30° (trinta graus positivos) ou - 30° (trinta graus negativos).

c) Detalhes de instalação nos veículos:

O PNDV deverá ser fixado na região interna frontal o mais próximo possível do centro, mas não deverá obstruir a abertura da tampa de acesso ao painel eletrônico.

Caso haja impedimentos técnicos, o equipamento poderá ser instalado em outra posição desde que tenha prévia aprovação da SPTrans.

Caso não seja viável embutir o PNDV, o equipamento deverá ser fixado através de suportes adequadamente instalados no painel frontal ou teto do ônibus. Neste caso, os suportes deverão ser manufaturados com materiais adequados e resistentes aos esforços a que estarão sujeitos.

O mostrador luminoso do PNDV deverá ser instalado de forma que permaneça perpendicular ao plano horizontal do veículo, garantindo boa visibilidade aos usuários.

A fixação do PNDV deverá assegurar que não haja risco de sua soltura e de seus elementos.

Não devem ser instalados dispositivos de interrupção que permitam o desligamento manual do PNDV.

A instalação do PNDV não deverá obstruir o campo de visão direta do motorista ou através dos espelhos retrovisores. Também não poderá interferir nas suas ações ou movimentos de trabalho.

A fixação do PNDV não poderá interferir na operação e manutenção do sistema de iluminação, ventilação e dispositivos de segurança do veículo. Também não poderá obstruir a visualização das informações já existentes.

O sistema deve ser interligado ao circuito de partida do veículo de maneira que quando o veículo estiver desligado o PNDV permaneça inativo. Quando o veículo estiver em ordem de marcha, o painel deverá estar ativo, anunciando a velocidade instantânea em que o veículo se encontra.

Os cabos de alimentação e dados do conjunto deverão ser instalados junto aos chicotes da carroceria sem provocar interferências mecânicas ou elétricas.

A passagem dos cabos do chicote para o conjunto deverá ser feita de forma a não deixá-los aparentes quando observados de qualquer posição.

A interligação da fiação com o PNDV deve estar suficientemente protegida para que não haja desconexões acidentais.

Os lacres do PNDV e de seus conectores de interligação devem ser de fácil visualização, permitindo a constatação de sua integridade.

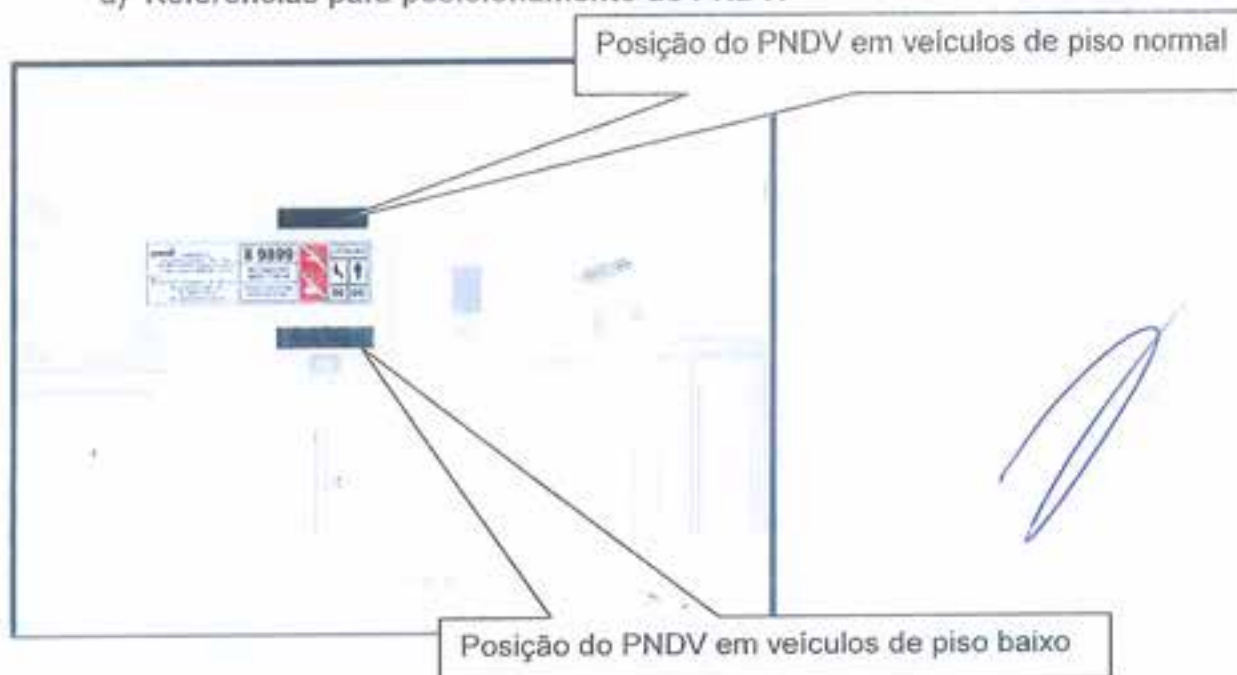
Para o processo de instalação do PNDV deverá ser observado o que determina a Portaria INMETRO nº 444 de 11 de dezembro de 2008.


Simão Sara Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM


Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA


José Luiz
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GDI

d) Referências para posicionamento do PNDV.



8 – REGULAMENTAÇÃO TÉCNICA

Devem ser atendidas a Legislação, Resoluções e Normas Técnicas pertinentes, em especial aquelas específicas à indústria de fabricação, trânsito brasileiro, transporte público e acessibilidade, nos níveis federal, estadual e municipal, e suas atualizações.

Em caso de dúvidas ou interpretação controversa quanto ao descrito neste manual, será privilegiado o texto da respectiva regulamentação técnica.

As figuras apresentadas neste manual são exemplos, cujo intuito é realçar os conceitos abordados. As soluções não precisam se limitar à situação ilustrada.


 Simão Estiva Neto
 Superintendente de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 DO/SEM


 Gerson Carlos Dória
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEM/GIA


 João Paulo Pegorini Cunha
 Gerente de Inovação Tecnológica e
 Inovação

9 - DESENVOLVIMENTOS DE NOVAS TECNOLOGIAS

O fabricante poderá apresentar novas tecnologias de veículos ou equipamentos que visem aperfeiçoar o conforto, segurança, desempenho, durabilidade, redução da emissão de poluentes e do impacto termo acústico, além da otimização de recursos humanos e materiais.

As novas tecnologias devem apresentar **vantagens** sobre as aqui exigidas, devendo ser submetidas à prévia aprovação da SPTrans com vistas a verificação da operacionalidade.

10 – CHASSI OU PLATAFORMA

10.1 – PISO BAIXO

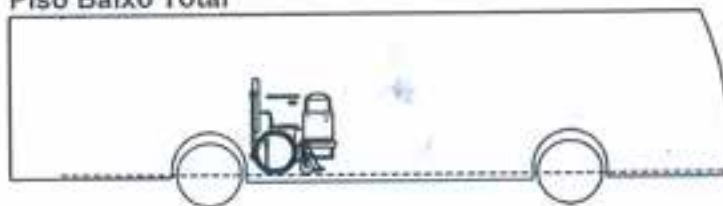
O chassi ou plataforma do veículo deve ter como característica construtiva, o **rebaixamento total** ou **parcial** do piso do compartimento de passageiros, em relação ao plano horizontal que contém a linha de centro das rodas (ver Figura 3).

Independentemente do tipo de veículo caracterizado neste manual, aquele que possuir todo o piso rebaixado será identificado como **"Piso Baixo Total"** e aquele com o rebaixamento parcial, abrangendo toda a parte dianteira até o limite do eixo traseiro, será identificado como **"Piso Baixo Dianteiro"**.

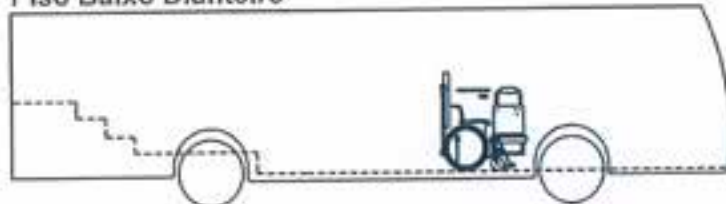
Na área rebaixada do piso não deve haver degraus ou obstáculos, para possibilitar o livre embarque e desembarque dos passageiros.

Figura 3 – Veículos Piso Baixo Total e Piso Baixo Dianteiro

Piso Baixo Total



Piso Baixo Dianteiro



Simão Soares Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luiz de Castro Rodrigues Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/DTI

10.2 – SISTEMA DE DIREÇÃO

O sistema de direção deve possuir assistência hidráulica ou elétrica com limitação no fim de curso.

Deve ser utilizada **coluna de direção ajustável** nos ônibus dos tipos Padron, Articulado e Biarticulado. Recomenda-se a incorporação da coluna de direção ajustável nos demais tipos de veículos.

10.3 – SISTEMA DE SUSPENSÃO

São admitidos os **03 (três)** tipos de suspensão para os ônibus urbanos (ver Tabela 2):

a) Pneumática

Suspensão cujos elementos elásticos são pneumáticos, em geral constituídos por bolsões de ar.

b) Mista

Suspensão cujos elementos elásticos são constituídos pela combinação de elementos metálicos e pneumáticos.

c) Metálica

Suspensão cujos elementos elásticos são metálicos, em geral constituídos por feixe de molas, ou molas helicoidais.

Para os ônibus dos tipos **Padron, Articulado e Biarticulado** a suspensão deve ser pneumática.

Para os tipos **Miniônibus, Midiônibus e Básico**, com piso alto, são admitidas as suspensões metálica e mista.



Simão Souza Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
D0/SEM



Gerson Carlos Dússia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA



José Luiz Ferra
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GOI

Tabela 2 – Aplicação dos tipos de suspensão

TIPO DE ÔNIBUS	REFERÊNCIA DOS EIXOS	TIPO DA SUSPENSÃO
MINIÔNIBUS	Eixo do piso rebaixado	Pneumática ou Mista
	Eixo do piso com altura normal	Pneumática ou Mista
		Metálica
MIDIÔNIBUS	Eixo do piso rebaixado	Pneumática ou Mista
	Eixo do piso com altura normal	Pneumática ou Mista
		Metálica
BÁSICO	Eixo do piso rebaixado	Pneumática ou Mista
	Eixo do piso com altura normal	Pneumática ou Mista
		Metálica
PADRON	Todos os eixos	Pneumática
ARTICULADO	Todos os eixos	Pneumática
BIARTICULADO	Todos os eixos	Pneumática

10.3.1 – Sistema de movimentação vertical da suspensão

Todos os veículos de piso baixo equipados com suspensão pneumática ou mista devem estar equipados com sistema de movimentação vertical que efetue o rebaixamento total ou parcial do carro, para facilitar o embarque e o desembarque de passageiros.

Esse sistema deve efetuar o rebaixamento mínimo do veículo em **60 mm (sessenta milímetros)**, seja para o lado esquerdo, para o lado direito ou totalmente.

O sistema também deve efetuar a elevação do veículo em **60 mm (sessenta milímetros)**, no mínimo, para transposição de obstáculos notáveis durante o trajeto, tais como, lombadas, valetas ou concordância de vias, dentre outras.


 Simão Souza Neto
 Superintendente de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 DO/SEM


 Gerson Carlos Dêssia
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEM/OGIA


 José Luiz Rogo Maderros Cunha
 Gerente de Desenvolvimento e
 Inovação Tecnológica
 SEM/OGIA

A utilização do sistema de movimentação vertical não deve retardar a operação do veículo. O acionamento deve ser efetuado pelo motorista e o tempo de ação não deve exceder **04 (quatro) segundos**.

O veículo não deve apresentar interferências físicas que dificultem ou impeçam a ação do dispositivo e sua utilização não pode retardar a operação ou causar desconforto aos usuários.

10.4 – MOTOR

O motor deve ser capaz de fornecer relações **Potência Máxima por PBT (kW/t)** e **Torque Máximo por PBT (Nm/t)** conforme a **Tabela 3**, suficientes para atender os requisitos de desempenho operacional.

As medições da potência e torque devem ser conforme a **ABNT NBR ISO 1585**.

Caso um dos valores de potência e torque indicados na **Tabela 3** não seja atendido, porém estejam em conformidade com o estabelecido na norma **ABNT NBR 15570**, o veículo deve cumprir exigências operacionais, em **testes** a serem realizados pela montadora com o acompanhamento da SPTrans. Nestes testes o veículo deve estar na condição de **Peso Bruto Total (PBT)**.

Os valores de velocidade em função do tempo, em pavimentos planos e em acíves a partir do repouso, serão definidos pela SPTrans com base em **dados reais de linhas de operação** na cidade de São Paulo.

Para os veículos que utilizem combustíveis alternativos ao óleo diesel, será necessária a avaliação técnica para aprovação da SPTrans.

Tabela 3 – Dados do motor

TIPO DE ÔNIBUS	PBT MÍNIMO	Kw/t MÍNIMO (*)	Nm/t MÍNIMO (*)	LOCALIZAÇÃO
MINIÔNIBUS	9	12	64	Traseiro ou Dianteiro
MIDIÔNIBUS	14	9	45	Traseiro ou Dianteiro
BÁSICO	16	10	50	Traseiro ou Dianteiro
PADRON	16	11	56	Traseiro
ARTICULADO	26	10	62	Traseiro ou Entre - eixos
BIARTICULADO	36	7	44	Traseiro ou Entre - eixos

Notas: (*) Será admitida a tolerância de **05% (cinco por cento)**.


 Simão Sérgio Neto
 Superintendente de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 DO / SEM


 Gerson Carlos Dóssia
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEM/GIA


 João Carlos Netto
 Gerente de Planejamento e
 Engenharia

O motor deve dispor de tecnologia que proporcione atendimento integral aos limites de emissões estabelecidos pela Resolução do CONAMA vigente.

O bocal de saída do sistema de exaustão do motor deve ser localizado à esquerda do veículo. Sua extremidade deve ser curvada e chanfrada para impedir a penetração de água.

No caso dos ônibus Articulado e Biarticulado equipados com motor no entre-eixos, o tubo de descarga deve ser deslocado para o teto do veículo, com o bocal voltado para a traseira, de forma a evitar que os gases sejam lançados contra pessoas localizadas no entorno do veículo.

O ruído externo gerado pelo veículo não deve exceder os limites estabelecidos pela legislação ambiental vigente.

Os veículos devem apresentar nível de ruído interno inferior a 85 dB(A) em qualquer regime de rotação. A medição deve ser conforme a norma ABNT NBR 9079, com o veículo parado, na condição de rotação máxima do motor, a 75% (setenta e cinco por cento) dessa rotação e em condição de marcha lenta.

O veículo deve ter autonomia superior a 300 (trezentos) quilômetros.

No caso do motor a gás, os cilindros de armazenagem e seus suportes de sustentação devem estar dispostos de modo a proporcionar fácil acesso à manutenção. Devem ser atendidas as normas de segurança específicas para cilindros de armazenagem de combustível, válvulas de segurança e tubulações integrantes do sistema, além dos aspectos envolvidos no abastecimento dos veículos.

O tempo máximo de abastecimento do veículo movido a gás deve ser de até 08 (oito) minutos.

Para veículos elétricos devem ser atendidas as especificações técnicas estabelecidas pela SPTrans no "Manual dos Padrões Técnicos de Veículos Tração Elétrica".

10.5 – SISTEMA DE TRANSMISSÃO

Os veículos dos tipos Biarticulado, Articulado e Padron devem estar equipados com Caixa de Transmissão do tipo Automática com gerenciamento eletrônico (Tabela 4).

Recomenda-se a incorporação desse sistema nos demais tipos de veículos (Tabela 4).

Para os veículos dos tipos Miniônibus, Midiônibus e Básico admite-se também a caixa de transmissão automatizada (Tabela 4).

O veículo com transmissão automática também deve estar equipado com o Retardador de Velocidade acoplado, conjugado com o pedal de freio ou do acelerador.



Simão Sampaio Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO / SEM



Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA



José Luiz Negro Mortenson Cunha
Chefe de Departamento de
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

Tabela 4 – Aplicação da Transmissão Automática e Retarder

TIPO DE ÔNIBUS	TRANSMISSÃO AUTOMATIZADA	TRANSMISSÃO AUTOMÁTICA	RETARDER
MINIÔNIBUS	Admitido	Recomendado	Recomendado
MIDIÔNIBUS	Admitido	Recomendado	Recomendado
BÁSICO	Admitido	Recomendado	Recomendado
PADRON	Não Aplicado	Obrigatório	Obrigatório
ARTICULADO	Não Aplicado	Obrigatório	Obrigatório
BIARTICULADO	Não Aplicado	Obrigatório	Obrigatório

10.6 - EIXOS

Os eixos devem ser dimensionados para resistir ao maior valor de carga estática, equivalente ao veículo lotado. Para o cálculo deve ser utilizada taxa de ocupação mínima de **10 (dez)** passageiros em pé por metro quadrado de área útil, além da carga dinâmica oriunda das condições normais de operação.

Para atender a lei de carga por eixo (Lei da Balança), o ônibus do tipo Padron com comprimento total acima de **14 (quatorze) metros** deve ter o 03º eixo.

Para veículo de **15 (quinze) metros**, o 03º eixo deve ser do tipo "direcional".

10.7 - SISTEMA ELÉTRICO

O sistema elétrico deve operar à tensão nominal de **24 V (vinte e quatro volts)**.

O sistema elétrico do chassi deve estar preparado para receber a demanda dos equipamentos e dos dispositivos especificados pela SPTrans e pelo fabricante da carroceria, como por exemplo: validador eletrônico de passagens, plataforma elevatória veicular, painéis eletrônicos (frontal, lateral e traseiro), sistema de rastreamento, iluminação do veículo, ventilação interna, sistema de monitoramento interno, sistemas de comunicação ao usuário e demais acessórios do veículo, descritos neste manual.

Os equipamentos devem estar aptos a operar em regime de eletrônica embarcada, além de atender as especificações estabelecidas para proteção automotiva.

O sistema deve conter dispositivo de checagem geral com indicação ótica no painel de controles, especialmente em casos de falhas críticas.


 Simão de Araujo Neto
 SupLENTE de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 DO/SEM


 Gerson Carlos Déssia
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEM/GIA


 José Luiz Rodrigues de Almeida
 Gerente de Engenharia e
 Manutenção

Toda a fiação não deve ser propagadora de chamas, com a carga convenientemente distribuída pelos circuitos.

O chicote do sistema elétrico do chassi deve possuir identificação de cada função por tarja colorida ou numeração.

10.8 – SISTEMA DE ARTICULAÇÃO

O sistema de articulação deve ser montado sobre a base do veículo e conter elementos elásticos de isolamento.

O sistema mecânico deve permitir a amplitude mínima de movimento entre o veículo principal e reboques, de 45° (quarenta e cinco graus) para o ângulo horizontal (ver Figura 4), e de 07° (sete graus) para o ângulo vertical (ver Figura 5).

Figura 4 – Ângulo horizontal

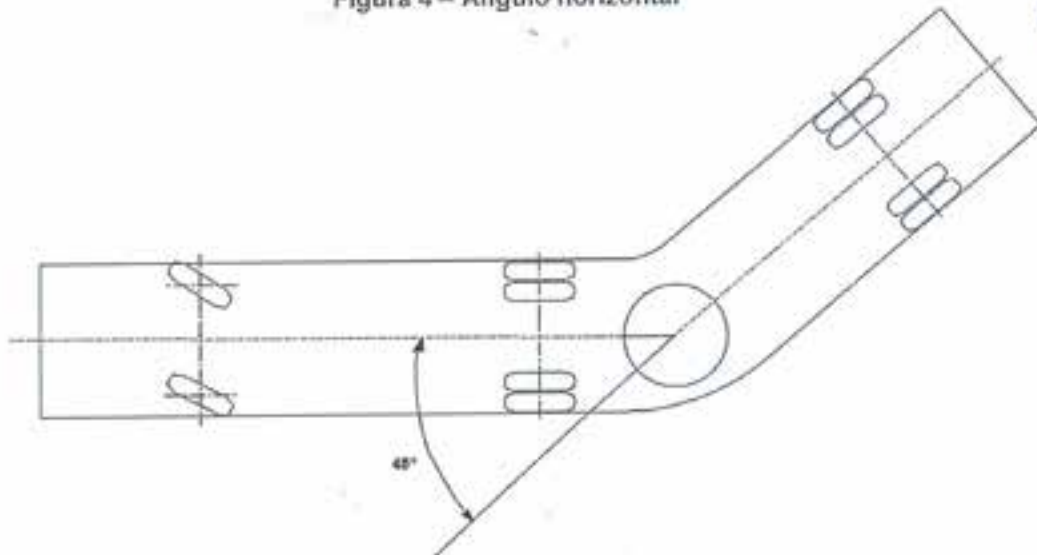
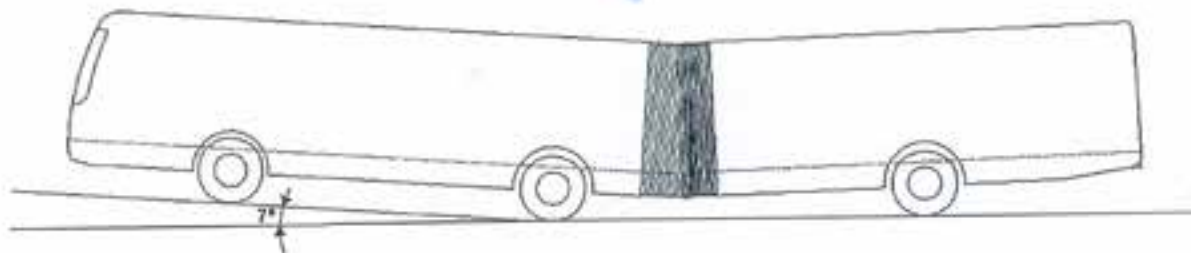


Figura 5 – Ângulo vertical



Silvio Saura Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

João Paulo Figueiredo Cunha
Superintendente de
Mobilidade Especial e
SEM/GIA

Para impedimento à ultrapassagem dos limites estabelecidos pelo fabricante deve existir batentes que limitem o ângulo horizontal sem causar danos ao veículo e no mínimo, dispositivos de alarme ótico e sonoro, além de sistema de acionamento do freio nas rodas motrizes para operação em marcha a ré.

Outros sistemas de articulação devem ser apresentados à SPTrans e poderão ser utilizados desde que apresentem desempenho e eficiência comprovados pelo uso.

10.9 - ACESSÓRIOS DO CHASSI / PLATAFORMA

O chassi / plataforma deve estar equipado com registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo (Tacógrafo).

O veículo deve ter um dispositivo que acione automaticamente o fecho baixo dos faróis durante o tráfego em vias públicas.

Considerando a aplicação da Caixa de Transmissão Automática, deve ser instalado um apoio para o pé esquerdo do motorista.

11 – CARROCERIA

11.1 – CARACTERÍSTICAS GERAIS

Os projetos dos veículos devem atender às disposições das normas **ABNT NBR 15570, NBR 14022 e NBR 15646** que estabelecem os parâmetros e critérios técnicos para fabricação de veículos a serem observados em todos os elementos do sistema de transporte coletivo de passageiros de características urbanas.

Devem ser respeitados os limites de peso e dimensões definidas pelo CONTRAN, além daquelas aqui descritas.

11.2 - DIMENSÕES GERAIS DO VEÍCULO

11.2.1 – Comprimento total

Deve ser medido conforme norma ABNT 15570 e atender aos valores estabelecidos na **Tabela 1** apresentada no item “3 – TIPOS DE VEÍCULO”.



Simão Soares Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
D0/SEM



Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA



José Luiz Carlos Medeiros Cunha
Coordenador de Planejamento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

11.2.2 – Altura interna

Deve ser medida conforme norma ABNT 15570 e atender aos valores mínimos a seguir:

Tipo	Altura
Miniônibus	1.950 mm *
Midiônibus	2.000 mm
Demais Ônibus	2.100 mm

* É admitida tolerância de -50 mm (cinquenta milímetros), desde que seja comprovada tecnicamente a impossibilidade de atendimento ao especificado e mediante prévia aprovação da SPTrans.

11.3 – PORTAS DE SERVIÇO

Os veículos que tenham mais de uma porta de desembarque deverão estar equipados com dispositivo de acionamento simultâneo para as portas do mesmo lado.

Quando utilizado sistema com dispositivo pneumático para abertura e fechamento das folhas de portas, essa movimentação deverá ser efetuada por dois pistões, ou seja, um para cada folha. Além disto, o sistema deverá permitir a abertura e fechamento simultâneo das folhas.

Os veículos com operação mista (lado esquerdo e direito) devem ter pelo menos, uma das portas em cada lado com **acesso em nível** para o embarque e o desembarque das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, com ou sem auxílio de dispositivo para transposição da fronteira. É desejável que os veículos tenham um conjunto de portas de saída (à esquerda e à direita) posicionado **após o eixo traseiro**.

As portas de serviço devem ter vidros nas partes superiores e inferiores.

Nas folhas das portas devem ser instalados pega mãos, fabricados em material resiliente e na cor **Amarela**.

Devem ser instalados protetores para evitar o acesso direto aos dispositivos e suas partes móveis pelos passageiros.

Os projetos dos mecanismos e disposição das portas, sistemas de segurança e equipamentos para acessibilidade devem ter aprovação prévia da SPTrans.

11.3.1 – Dimensões e quantidade

O vão livre mínimo das portas dos veículos de piso baixo ou de piso alto deve ser de **1.900 mm (mil e novecentos milímetros)** para altura e **950 mm (novecentos e**

Simão Sérgio Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
D0/SEM

Jerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SENCIA

José Luiz Pires Medeiros Cirneia
Coordenador de Desenvolvimento de
Veículos
SENCIA

cinquenta milímetros para largura, desconsiderando a existência dos pega-mãos laterais.

Especificamente para os veículos dos tipos **Miniônibus** e **Midiônibus**, caso haja impedimentos técnicos ou construtivos, será admitida a largura livre de 800 mm (oitocentos milímetros) para a(s) porta(s) em que não esteja instalada a Plataforma Elevatória Veicular (piso alto) ou a rampa basculante (piso baixo).

Tabela 6 - Quantidade mínima de portas

TIPO DE ÔNIBUS	PORTAS	
	ESQUERDA	DIREITA
MINIÔNIBUS	Não aplicado	2
MIDIÔNIBUS	Não aplicado	3
BÁSICO	Não aplicado	3
PADRON	2	2
PADRON (15 m)	2 ou 3	2 ou 3
ARTICULADO	3	3
BIARTICULADO	3	3

Quando necessária à instalação de Plataforma Elevatória Veicular, esta deve ocorrer conforme descrito a seguir:

Miniônibus: Junto à porta dianteira.

Midiônibus, Básico: Junto à porta localizada no entre - eixos.

11.3.2 – Sistemas de segurança

O veículo deve estar equipado com sistema que não permita a abertura das portas quando estiver em circulação, conforme disposto no item "7 – ITENS DE SEGURANÇA".


 Simão Sáenz Neto
 Superintendente de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 D0/SEM


 Gerson Carlos Dóssia
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEM/CI


 José Luiz de Almeida
 Gerente Administrativo e
 Financeiro
 SEM/CI

Para os veículos equipados com sistema pneumático, junto à porta dianteira direita deve ser instalado um dispositivo de segurança para alívio de pressão simultânea de todas as portas, com chave para acionamento manual em caso de emergência. No caso de sistema elétrico o dispositivo de segurança poderá ser instalado junto a cada porta.

A chave deve ser devidamente identificada e ter fácil acesso e visualização para sua operação, porém estar a salvo de acionamento acidental por parte dos passageiros.

Quando houver portas à direita e à esquerda, o veículo deve estar provido de dispositivo selecionador que somente permita a abertura das portas de um dos lados quando as do outro estiverem totalmente fechadas.

Os comandos de abertura das portas à direita e à esquerda devem estar separados fisicamente, e sua ergonomia permita fácil acesso ao operador.

Deve haver um dispositivo posicionado na parte dianteira externa do veículo, devidamente protegido, para abertura da porta dianteira.

11.3.3 – Degraus na região das portas / Patamar de embarque

No contorno (bordas) dos degraus devem ser instalados perfis de acabamento na cor **Amarela** para fácil visualização e identificação desses limites, com largura mínima de **10 mm (dez milímetros)**.

Na impossibilidade de aplicação do perfil, pode ser admitida outra forma de sinalização que permita visibilidade superior e frontal de seus limites.

Os degraus devem estar revestidos com o mesmo material **antiderrapante** utilizado no piso interno do veículo, mantendo as propriedades em qualquer condição climática.

11.4 - PARA-BRISA, VIDRO TRASEIRO E JANELAS LATERAIS

O para-brisa deve ser de vidro laminado e ter propriedades que minimizem os reflexos provenientes da iluminação interna.

A parte superior do para-brisa deve ter **banda dégradé** com largura de aproximadamente **200 mm (duzentos milímetros)** para proteção solar, inclusa originalmente na fabricação ou aposta posteriormente através de película plástica.

O veículo deve estar provido de **vidro** na parte traseira.

As janelas do Posto de Comando devem ter vidros **deslizantes**.

Será admitido o “**quebra-vento**” na janela do motorista, desde que não se projete mais do que **100 mm (cem milímetros)** em relação à lateral do veículo, não possua formato

com arestas contundentes, não seja fabricado em vidro ou material metálico e que, em caso de choques contra quaisquer obstáculos, seja rompido em sua fixação sem deixar fragmentos.

As janelas laterais dos veículos Padron, Articulados e Biarticulados deverão ser fixas com vidros inteiriços colados. Deverão ser aplicadas pequenas janelas basculantes embutidas nos vidros colados conforme descrito a seguir. As partes móveis dessas janelas deverão ter travas, cujo acionamento é exclusivo do condutor.

- Miniônibus – 01 (uma) de cada lado.
- Midiônibus, Básico e Padron – 02 (duas) de cada lado.
- Articulado de 18 metros – 03 (três) de cada lado.
- Articulado acima de 18 (dezoito) metros e Biarticulado – 04 (quatro) de cada lado.

Para os veículos Miniônibus, Midiônibus e Básico as janelas laterais poderão ter partes móveis na região superior que aberta represente no mínimo 20% (vinte por cento) da área envidraçada. A parte fixa não pode ter altura superior a 50% (cinquenta por cento) da altura total da janela. A estética externa das janelas laterais deve simular um vidro inteiriço colado.

A parte móvel das janelas deverá ser equipada com trava que impeça aos passageiros a abertura. Deve permitir, entretanto, que em caso de necessidade o condutor do veículo possa fazê-la através de mecanismo automático no posto de comando.

Os projetos devem ser submetidos à prévia aprovação da SPTrans.

Com exceção das áreas envidraçadas indispensáveis à dirigibilidade do veículo, os demais vidros devem ter tratamento que reduza a incidência dos raios solares no interior do veículo. Não será aceita a aposição de película. O citado tratamento deve atender a Resolução do CONTRAN nº254 de 26/10/2007.

11.5 – SAÍDAS DE EMERGÊNCIA


As saídas de emergência (janelas e escotilhas), quando acionadas, não podem ser projetadas para a via ou passeio público, devendo permanecer integradas à carroceria.

As saídas devem ser devidamente identificadas e com instruções para abertura, vide **ABNT NBR 15570**.

O veículo deve ter **janelas de emergência** com localização próxima a cada porta, de modo a permitir uma rápida e segura desocupação à totalidade de passageiros e aos operadores.

A quantidade mínima de saídas de emergência (ver **tabela 7**) deve atender ao que determina a norma **ABNT NBR 15570**. Para o veículo do tipo Miniônibus deve ter **02 (duas)** escotilhas no teto, além das janelas indicadas na referida norma.


 Simão Saad Neto
 Superintendente de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 DE/SEM


 Gerson Carlos Déssia
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 DE/AMGIA


 José Luiz
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 DE/AMGIA

Deve ser assegurada passagem livre desde o corredor até as saídas de emergência sem a presença de anteparos ou quaisquer obstáculos que venham a dificultar a evacuação dos passageiros em situações de emergência.

Depois de acionadas, as saídas de emergência não podem deixar a abertura resultante ocupada por componentes que obstruam a livre passagem por ela.

As escotilhas no teto, com seção útil de no mínimo 600 x 600 mm, também devem constituir-se em saída de emergência e em quantidade conforme Tabela 7.

As escotilhas deverão ser equipadas com trava que impeça aos passageiros a abertura. Deve permitir, entretanto, que em caso de necessidade o condutor do veículo possa fazê-la através de mecanismo automático no posto de comando. O sistema de travamento não poderá interferir no funcionamento da saída de emergência.

Tabela 7 – Quantidade mínima de saídas de emergência

TIPO DE VEÍCULO	PORTAS NOS 2 LADOS DA CARROCERIA		PORTAS SOMENTE DO LADO DIREITO DA CARROCERIA		ESCOTILHAS
	Janelas à esquerda	Janelas à direita	Janelas à esquerda	Janelas à direita	
MINIÔNIBUS	Não aplicado	Não aplicado	2	1	2
MIDIÔNIBUS	Não aplicado	Não aplicado	2	2	2
BÁSICO	Não aplicado	Não aplicado	3	2	2
PADRON	2	2	Não aplicado	Não aplicado	2
ARTICULADO	3	3	Não aplicado	Não aplicado	3
BIARTICULADO	3	3	Não aplicado	Não aplicado	3

11.6 – CORREDOR DE CIRCULAÇÃO

O corredor central de circulação de passageiros deve ter **largura livre** mínima obtida 300 mm (trezentos milímetros) acima da linha do assento da poltrona, medida de acordo com o representado na figura 5. As larguras admitidas estão descritas na tabela 8.

Silvio Sávio Neto
Supervisor de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

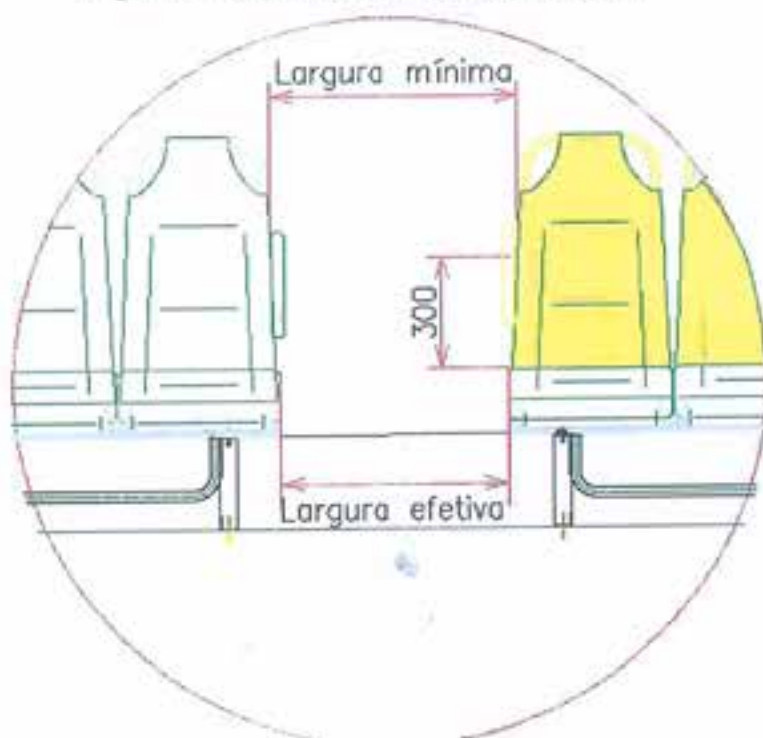
José Luiz P. ...
Gerente de Planejamento e
Avaliação Tecnológica
SEM/GIA

Para obter a largura efetiva entre as faces laterais dos assentos, deve ser observada a figura 5.

Tabela 8 - Dimensões do corredor de circulação

TIPO DE VEÍCULO	LARGURA LIVRE MÍNIMA OBTIDA 300mm ACIMA DA LINHA DO ASSENTO (mm)	LARGURA EFETIVA OBTIDA ENTRE AS FACES LATERAIS DOS ASSENTOS (mm)
MINIÔNIBUS	500	400
DEMAIS ÔNIBUS	650	550

Figura 5 – Largura do corredor de circulação



No miniônibus, para acesso aos bancos posicionados imediatamente após a área reservada, o vão livre mínimo para passagem entre os antepeiros, caso existentes, deve ser de **450 mm (quatrocentos e cinquenta milímetros)**.

Todas as caixas de rodas e degraus de desniveis do piso não devem ter cantos vivos, ou seja, os cantos voltados para o corredor de circulação devem ser chanfrados.

Silvia Saura Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DD/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luiz Rêgo Mudestini Cunha
Gerente de Planejamento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

11.7 – PISO E TAMPAS DE INSPEÇÃO

No corredor de circulação, degraus (caso existentes) e na área reservada (Box), o piso deve ser recoberto com material antiderrapante, não apresentar tiras metálicas, exceto para acabamento, além de não permitir penetração de água.

O piso deve ter características de isolamento térmico que permitam o atendimento às exigências contidas no item 11.18 – Ar Condicionado.

Para qualquer material utilizado como revestimento antiderrapante para o piso, devem ser apresentados laudos de ensaios realizados por laboratório nacional que comprovem suas características de **abrasividade, inflamabilidade e propriedades antiderrapantes**.

Os materiais devem resistir ao desgaste e descolamento por no mínimo **05 (cinco) anos**, em condições normais de uso e para a região da catraca a aplicação deve ser modular para facilitar substituição, quando utilizada manta de borracha.

Nos contornos (bordas) dos degraus do salão (quando existentes), nas caixas de rodas e em outros limites de desníveis existentes ao longo do piso do salão devem ser instalados perfis de acabamento na cor **Amarela**, com largura mínima de **10 mm (dez milímetros)**.

Entre a caixa de rodas e o banco a sua frente ou posterior não deve existir vãos, desta forma a caixa de roda deve ter patamar de apoio para pés prolongado até os pés de sustentação dos bancos a sua frente ou atrás.

Os dispositivos de acabamento do revestimento do piso, de sinalização, de fixação ou de abertura das tampas de inspeção, não podem ultrapassar **6,5 mm (seis milímetros e cinco décimos)** do nível do piso e suas arestas devem ser arredondas. Para o dispositivo de vedação e acabamento da mesa da rótula de articulação dos veículos Articulado e Biarticulado, a medição da elevação em relação ao piso deve ser realizada nas extremidades do dispositivo.

Os parafusos ou rebites eventualmente utilizados para fixação de qualquer dispositivo ou tampa de inspeção existentes na área de circulação, devem estar totalmente embutidos, sem qualquer saliência. Nas demais áreas, a altura desses elementos não deve ultrapassar **05 mm (cinco milímetros)**, nem possuir cantos vivos.

Não é admitida a instalação de qualquer acessório ou equipamento sobre as tampas de inspeção existentes no piso do veículo.

11.8 – REVESTIMENTO INTERNO

Não será admitido material metálico no revestimento interno.


Simão Carlos Rioto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM


Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA


José Luiz Lago Monteiro Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

O revestimento do teto, das laterais, do compartimento do motor e da tubulação do escapamento deve ter perfeito isolamento acústico e térmico que permita o atendimento às exigências contidas no item 11.18 – Ar Condicionado.

A tonalidade do revestimento deve ser clara e proporcionar harmonia com o ambiente interno.

11.9 – BANCOS DOS PASSAGEIROS

O projeto dos bancos deve considerar as recomendações sobre “Poltrona e sua Ancoragem”, definidas pelo CONTRAN em resolução específica sobre o assunto.

O veículo deve ter **assentos reservados** às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, posicionados antes da transposição da catraca e antes das caixas de rodas traseiras, em ambos os lados (ver Tabela 9). A quantidade poderá variar em razão do tipo de rebaixamento do piso do salão de passageiros.

Em todos os ônibus, um dos bancos duplos reservados, posicionados antes da catraca deve ter **assento e encosto inteiriços**, para atendimento à pessoa obesa.

Será admitida a utilização de bancos **individuais** nos locais aonde, comprovadamente, não seja possível a instalação de bancos duplos.

A quantidade de bancos **individuais** deve ser limitada a **20% (vinte por cento)** da quantidade total de assentos, considerando-se apenas a parte inteira do resultado.

Tabela 9 - Quantidade mínima de lugares reservados para passageiros especiais

TIPO DE VEÍCULO	ANTES DA CATRACA incluso um banco para pessoa obesa (*)		DEPOIS DA CATRACA	
	Piso Baixo	Piso Alto	Piso Baixo	Piso Alto
MINIÔNIBUS	2	2	2	2
MIDIÔNIBUS	4	4	2	2
BÁSICO	4	4	4	4
PADRON	4	Não aplicado	4	Não aplicado
ARTICULADO	4	Não aplicado	8	Não aplicado
BIARTICULADO	4	Não aplicado	12	Não aplicado

Nota: (*) No banco preferencial à pessoa obesa devem ser considerados **02 (dois)** lugares para efeito de cálculo da quantidade de assentos disponíveis.

Simão Saura Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

João Paulo Medeiros Cirma
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

11.9.1 - Concepção

Todos os bancos devem ser do tipo "urbano de encosto alto", totalmente estofados e revestidos com material ou fibra sintéticas.

A tonalidade deve proporcionar harmonia com o ambiente interno.

A parte traseira dos bancos deve ser totalmente fechada, inexistindo quaisquer arestas, bordas ou cantos vivos. Parafusos, rebites ou outras formas de fixação não devem apresentar saliências após a montagem e instalação.

Na estrutura dos bancos devem ser incorporados pega mãos laterais e apoio para os pés daqueles passageiros que se sentarem no banco imediatamente anterior.

Para possibilitar a identificação dos assentos reservados ou preferenciais pelas pessoas com deficiência visual, a coluna ou balaústre aplicado em cada banco deve apresentar superfície sensível ao tato (**dispositivo tátil**), com textura diferenciada em relação aos demais pontos de apoio, também em conformidade aos termos da norma ABNT NBR 14022.

Junto dos assentos reservados aos passageiros especiais e do assento preferencial às pessoas obesas deve ser afixado um adesivo com símbolos específicos, que indique quais pessoas possuem o direito legal de uso desses assentos, no padrão estabelecido pelo "Manual de Identidade Visual dos Veículos", elaborado pela SPTrans.

Na área reservada (Box) deve haver, no mínimo, **01 (um)** banco individual com assento basculante de recolhimento automático e com fixação que suporte o peso mínimo de **100 kg (cem quilogramas)**. Quando recolhido, o conjunto "assento e encosto" não deve obstruir, nem dificultar o posicionamento da cadeira de rodas junto ao Guarda-corpo.

11.9.2 - Dimensões gerais

- A distância entre a base do assento e o local de acomodação dos pés deve estar compreendida entre **380 e 500 mm**.
- A largura do assento nos bancos individuais deve ser **450 mm**, admitindo-se uma tolerância de **-50 mm** para o banco basculante existente na área reservada.
- A largura do assento nos bancos duplos deve ser **860 mm**.
- O banco duplo destinado à pessoa obesa deve ser inteiriço, sem qualquer tipo de divisão, com largura de **860 mm**. Casos excepcionais devem ter seus projetos apresentados para análise e aprovação da SPTrans.
- A profundidade do assento deve estar compreendida entre **380 e 400 mm**.

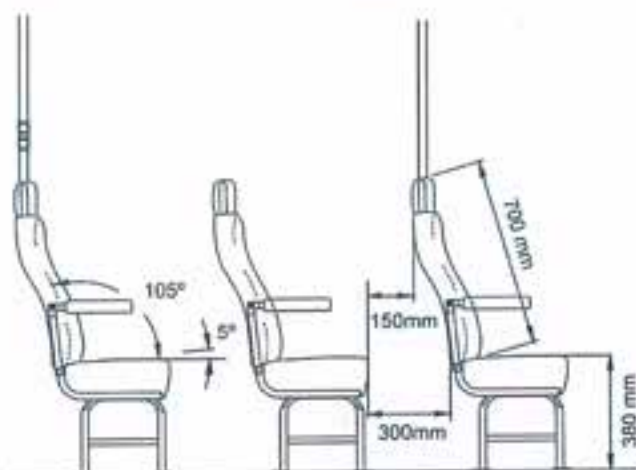

 Sílvio Sáiz Neto
 Superintendente de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 DO/SEM


 Gerson Carlos Désain
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEM/GIA


 José Luiz de Moraes Mendes Cunha
 Gerente de Planejamento e
 Inovação Tecnológica
 SEM/GOI

- f) A distância entre bancos medida no plano horizontal a partir da face frontal de um assento ao anteparo ou encosto daquele banco que estiver à sua frente deve ser igual ou superior a 300 mm (ver Figura 6).
- g) A menor distância medida entre a face frontal do assento de qualquer banco e a face oposta do encosto do banco posicionado à sua frente deve ser 150 mm, para favorecer a saída do passageiro sentado junto à janela (ver Figura 6).
- h) A altura da face superior do encosto até o nível do assento deve ser de 700 mm, com tolerância de +50 mm, desde que o vão de 150 mm, citado no item anterior, esteja preservado.
- i) O ângulo de inclinação do encosto em relação ao assento deve ser 105°, com tolerância de +02°, desde que o vão de 150 mm, mencionado anteriormente, esteja preservado (ver Figura 6).
- j) O ângulo de inclinação do assento em relação ao horizontal deve estar compreendido entre 05° e 15° graus, conforme Figura 6.

Figura 6 – Distâncias livres e ângulos de inclinação



11.9.3 - Posicionamento

Todos os bancos devem ser montados no sentido de marcha do veículo, exceção feita àqueles montados sobre as caixas de rodas, que podem ser do tipo "costa-a-costa" e outros posicionados para aproveitamento do leiaute interno, além dos bancos do tipo "basculante" aplicado(s) na(s) área(s) reservada(s).

Outras posições do banco basculante na área reservada podem ser admitidas desde que previamente aprovadas pela SPTrans.

Os bancos devem ser posicionados de forma a não causar dificuldades de acesso e acomodação aos usuários, principalmente pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Os bancos reservados ou preferenciais somente podem estar posicionados sobre caixas de rodas, desde que a altura do assento em relação ao piso interno não seja

superior a 640 mm (seiscentos e quarenta milímetros) e que, a altura do assento em relação ao local de acomodação dos pés não seja inferior a 380 mm (trezentos e oitenta milímetros).

Para promover o máximo conforto e a devida acomodação dos pés na posição horizontal com espaçamento mínimo de 300 mm (trezentos milímetros), nos bancos sobre ou junto às caixas de rodas (quando for o caso) e também, nos bancos com altura do assento ao piso superior a 500 mm (quinhentos milímetros), deve ser incluída uma plataforma para apoio dos pés dos passageiros, revestida com o mesmo material aplicado no corredor de circulação.

Não deve existir vão livre entre a citada plataforma e anteparo ou banco posicionado imediatamente à sua frente.

Os bancos individuais quando posicionados sobre caixas de rodas devem estar distanciados em 40 mm (quarenta milímetros), no mínimo, da parede lateral.

11.9.4 - Apoio de braço

Todos os bancos devem ser providos de apoio lateral para o braço, do tipo basculante, instalado do lado do corredor de circulação, com largura mínima de 30 mm (trinta milímetros) e comprimento 90% (noventa por cento) da profundidade do assento.

O apoio deve ser totalmente recoberto com espuma moldada ou injetada e revestido com material ou fibra sintética ou com outro material resiliente sem revestimento, e não deve apresentar extremidades contundentes.

O posicionamento do apoio de braço não pode reduzir a largura do encosto do banco.

O banco individual situado na última fileira, entre bancos duplos, deve ter apoio de braço do tipo "basculante", entretanto, caso exista um balaústre ou anteparo com distância inferior a 400 mm (quatrocentos milímetros) em relação a este banco, fica dispensada essa obrigatoriedade.

11.9.5 – Encosto de cabeça

Todos os bancos devem ter incorporado protetor de cabeça que deve ser recoberto com espuma moldada ou injetada e revestido com material ou fibra sintéticas ou com outro material resiliente sem revestimento. Deve absorver impactos sem causar desconforto aos usuários.


11.10 – ANTEPAROS E PAINÉIS DIVISÓRIOS

O veículo deve ser dotado de anteparos e painéis divisórios nos locais e com dimensões indicadas na Tabela 10:

a) Na frente de cada banco voltado para qualquer porta.

b) Nas caixas de rodas, defronte à área reservada.


 Simão Sáez Neto
 Superintendente de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 DO/SEM


 Gerson Carlos Déssia
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEM/GIA


 José Luiz
 Gerente de Engenharia Civil e
 Tecnologia
 SEM/GIA

- c) À ré do posto de comando.
- d) Na área de interferência do posto de cobrança.
- e) Na sanfona de articulação (ver Figura 8).

Tabela 10 – Aplicação e dimensões dos anteparos

	Parte inferior	Vão livre mínimo até o piso ou patamar (mm)	Altura mínima incluindo o vão livre (mm)	Largura mínima relação banco (%)	Parte superior	Altura mínima (mm)	Largura relação banco (%)
Na frente de bancos voltados para portas	Sim	60	800	90 ^(b)	Sim	700 ^(a)	40 ^(b)
Na frente de bancos posicionados em desníveis	Sim	60	800	90	Não	-	-
Nas caixas de rodas defronte a área reservada	Sim	60	800	90	Não	-	-
À ré do posto de comando	Sim	60	800	90	Sim	700 ^(a)	90
Na área do posto de cobrança defronte à catraca	Sim	60	800	-	Sim	700 ^(a)	-
Acima do banco no lado oposto do posto de cobrança	Não	-	-	-	Sim	700 ^(a)	90
Na sanfona de articulação	Sim	-	1.200	-	-	-	-

Notas: (a) Poderá ser admitida altura inferior em razão de impedimentos técnicos ou construtivos.

(b) Junto à porta dianteira esquerda a largura do anteparo deve ser de 40% (quarenta por cento) da largura do banco duplo.

Figura 7 – Exemplos de configuração dos anteparos

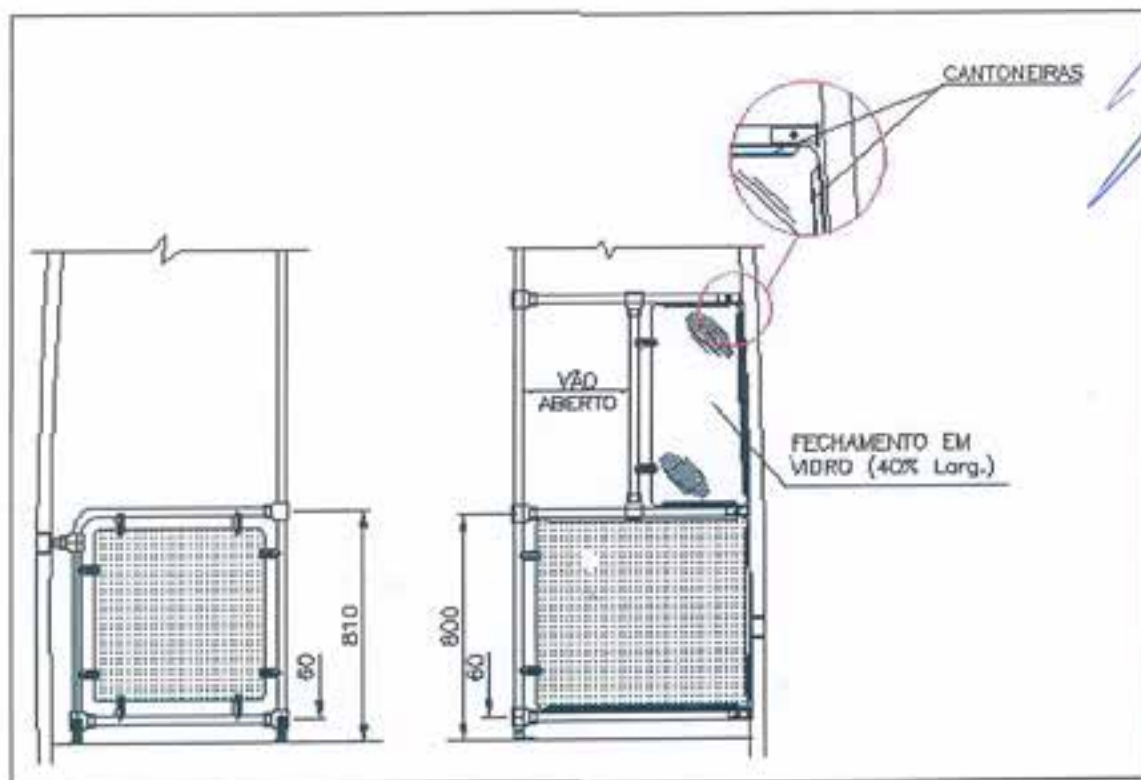
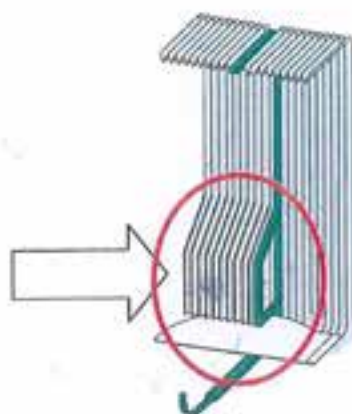


Figura 8 – Configuração da sobre-sanfona da rótula de articulação



Em todos os tipos de veículos os anteparos posicionados junto a cada porta deverão ter a sua parte superior com fechamento em vidro de segurança na condição de **40 % (quarenta por cento)** de largura em relação à parte inferior, que deverá ser totalmente fechada com no mínimo **90% (noventa por cento)** da largura do banco. Nestes anteparos na parte superior oposta ao corredor de circulação deverá ser fixada na estrutura lateral do veículo sem a existência de vãos. Casos excepcionais deverão ser analisados pela SPTrans.

Os anteparos sobre caixas de rodas, defronte a área reservada ou aqueles posicionados em desníveis deverão ter fechamento somente na parte inferior considerando as condições da tabela 10.

Simão Sávio Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DE/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SENGRA

José Luiz...
Gerson...
Instituto Tecnológico e
SABESP

Não serão admitidos tubos, chapas metálicas ou materiais que produzam farpas quando rompidos. Na utilização de vidros devem ser atendidas as normas de segurança específicas.

Com exceção dos anteparos no posto de cobrança, os demais em que se utilizarem vidros na parte inferior devem ser jateados, não sendo admitida a utilização de películas plásticas.

Devem ser instalados, no mínimo, **02 (dois)** quadros de acrílico cristal para veiculação de informações institucionais. As dimensões dos quadros devem ser de **440 mm (quatrocentos e quarenta milímetros)** de altura e **320 mm (trezentos e vinte milímetros)** de largura, vão livre interno de **02 mm (dois milímetros)** para colocação dos cartazes, abertura na parte superior e corte circular com diâmetro de **50 mm (cinquenta milímetros)** no centro do quadro.

Um dos quadros deve ser aplicado no anteparo atrás do Posto de Comando e o outro no anteparo aplicado na parte superior do banco posicionado ao lado da catraca registradora de passageiros. (ver **Figura 9**)

Figura 9 – Posicionamento dos quadros de acrílico cristal



A disposição e configuração dos anteparos e painéis divisórios deve ser previamente aprovado pela SPTrans.

11.11 – COLUNAS, BALAUÍSTRES, CORRIMÃOS E PEGA-MÃOS

Deve haver quantidade suficiente de pontos de apoio distribuídos ao longo do salão de passageiros, que permitam o deslocamento seguro dos usuários.

A distribuição dos pontos de apoio e respectivas quantidades devem ter aprovação prévia da SPTrans.


 Simão Sérgio Neto
 Superintendente de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 DQ/SEM


 Gerson Carlos Dóssia
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEM/DIA


 João Luiz de Almeida Cunha
 Gerente de Desenvolvimento e
 Inovação Tecnológica
 SEM/DIA

Estão descritos na lista a seguir os principais pontos de apoio de um salão de passageiros, com suas características mais relevantes:

- a) **Corrimãos superiores** instalados na horizontal e com altura máxima de **1850 mm (mil, oitocentos e cinquenta milímetros)** em relação ao piso. Nos veículos de piso baixo o corrimão superior posicionado junto a caixas de rodas onde estejam instalados bancos, a altura deve ter no mínimo **1700 mm (mil e setecentos milímetros)** a partir do patamar de apoio para pés, porém no caso de banco reservado essa altura deverá ter no mínimo **1800 mm (mil e oitocentos milímetros)** a partir do patamar.
- b) **Corrimãos superiores** instalados defronte toda a largura das portas de desembarque e com altura mínima de **1930 mm (mil, novecentos e trinta milímetros)**. Exceto para os veículos do tipo Miniônibus e Midiônibus.
- c) **Balaústres** ou **colunas** fixados alternadamente em cada banco de passageiros, ao longo do salão, com distanciamento não superior a **2000 mm (dois mil milímetros)**.
- d) **Balaustre** ou **colunas e corrimãos** instalados entre os bancos costa a costa posicionados sobre as caixas de rodas dianteiras, no veículo de piso baixo.
- e) **Balaustre** ou **coluna** aplicado em cada banco reservado ou preferencial, revestido com dispositivo tátil, na cor **Amarela**.
- f) **Pega-mão** confeccionado em material resiliente, fixado na parede lateral quando a distância do banco em relação ao anteparo ou banco posicionado imediatamente à sua frente for superior a **400 mm (quatrocentos milímetros)**.
- g) **Pega-mão** confeccionado em material resiliente e na cor **Amarela**, fixado em todas as folhas de porta.
- h) **Pega-mão**, na cor amarela e em todos os bancos reservados, para os demais bancos o referido pega-mão poderá ser na cor que propicie harmonia com os demais revestimentos internos.
- i) **Corrimão inferior** instalado sobre o capô do motor dos veículos de motor dianteiro, com exceção do Miniônibus.
- j) **Corrimão inferior** posicionado entre o lado direito da porta de embarque e o anteparo à ré do posto de comando, isto para veículos com motor traseiro.
- k) **Corrimão inferior (tipo bengala)** nos dois lados do poço dos degraus (quando existente), posicionado entre o piso interno e o patamar do degrau da escada (ver **Figura 11**).

Obs. Geral: Nos corrimãos, balaústres, colunas e pega mãos as garras utilizadas para união deverão ter a fixação dos parafusos conforme **Figura 10**, sem apresentar saliências após a montagem.


Simão Saura Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

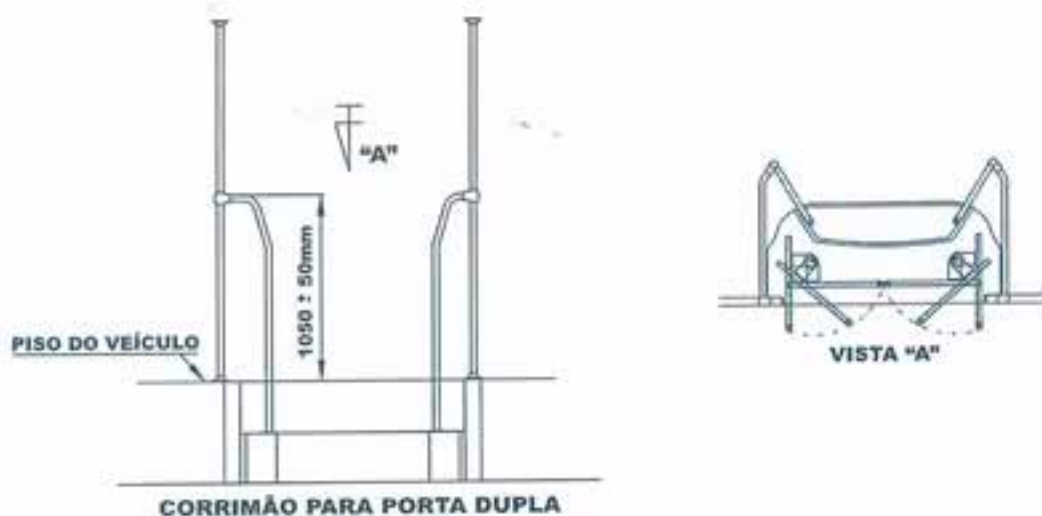

Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
ZEM/GIA


José Luiz Augusto Mourão Cunha
Gerente de Planejamento e
Logística Tecnológica
SEM/GIA

Figura 10-- Garras de fixação de tubos



Figura 11 – Corrimão inferior (bengala) nas portas com degraus



l) Corrimão inferior paralelo ao piso na área reservada (Box).

O corrimão deve ter altura entre **500 mm (quinhentos milímetros)** e **900 mm (novecentos milímetros)**, extensão limitada pelo banco basculante e espaço livre mínimo de **40 mm (quarenta milímetros)** em relação a lateral do veículo ou a outro obstáculo e estar em conformidade às especificações contidas na norma **ABNT NBR 14022**.

m) **Alças flexíveis** fixadas entre os suportes de sustentação dos corrimãos, no teto, na quantidade mínima de uma unidade em cada vão, que proporcionem empunhadura a **1650 mm (mil, seiscentos e cinquenta milímetros)** em relação ao piso.

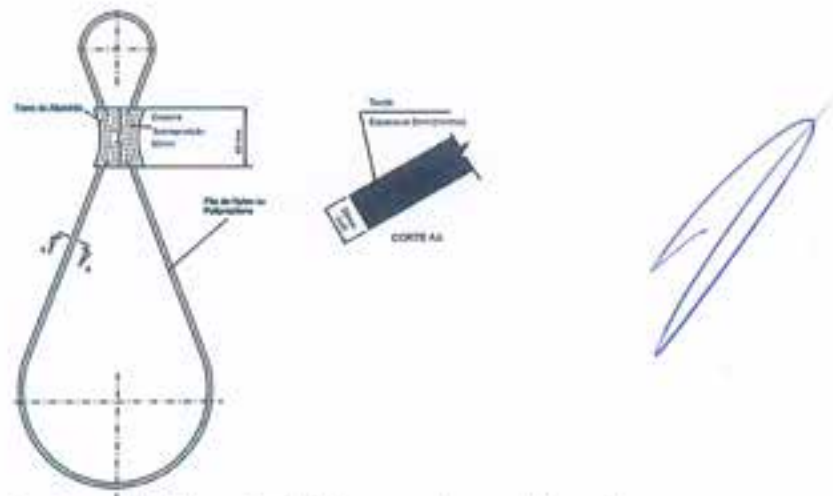
As alças devem ser confeccionadas em polipropileno, de cor **Preta**, apresentar resistência mínima à tração de **3000 N (três mil newtons)**, serem fixadas por meio de trava sem parafuso e permitir regulagem e facilidade de manutenção sem a necessidade de desmontagem de corrimãos, colunas ou balaústres (ver **Figura 12**).

Simão Sávio Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Cercion Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luiz dos Santos Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

Figura 12 – Alça flexível



- n) **Coluna** para instalação do validador eletrônico, preferencialmente sem curvas, posicionada junto ao Posto de Cobrança.

Os balaústres, colunas, corrimãos e pega-mãos indicados, com exceção daqueles confeccionados em material resiliente, devem ser encapsulados ou ter pintura eletrostática, em conformidade aos termos da norma **ABNT NBR 14022**.

Não se constituem em pontos de apoio os **elementos** dos anteparos e painéis divisórios junto às portas, ao posto de comando e ao posto de cobrança (quando existir), os quais devem apresentar padrão visual similar ao aplicado no revestimento interno.

O **arranjo físico final** deve ser aprovado pela SPTrans, juntamente com o layout interno do veículo.

11.12 – CESTOS DE LIXO

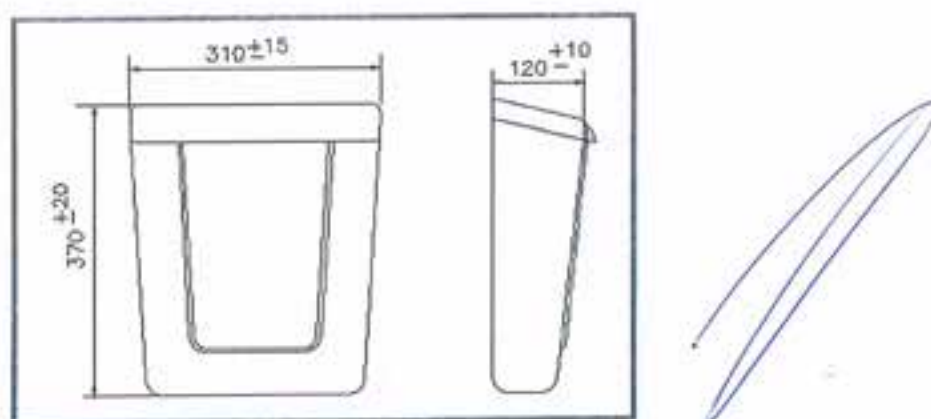
Junto a cada porta e de forma protegido e quando possível integrado ao anteparo ali existente deve ser instalado um recipiente apropriado para colocação de lixo, não deve se constituir em "risco potencial" e nem obstruir a passagem.

O recipiente deve ter fixação suficiente para evitar que se desprenda facilmente e nem provoque ruídos excessivos, além de ser facilmente removível para a realização de limpeza.

Os recipientes que forem posicionados próximos ao motorista e cobrador devem ser totalmente fechados e permitir o acesso através do movimento basculante da tampa, a aplicação nas demais portas do veículo poderá ser com recipientes com tampa ou não.

Os recipientes deverão ter as dimensões conforme a **Figura 13**, ser confeccionado em fibra ou polipropileno, com acabamentos arredondados, ou seja, sem a existência de cantos vivos, terem superfície polida e acabamento na cor cinza, além de proporcionar a harmonia com o acabamento interno do veículo.

Figura 13 – Configuração e dimensões da lixeira

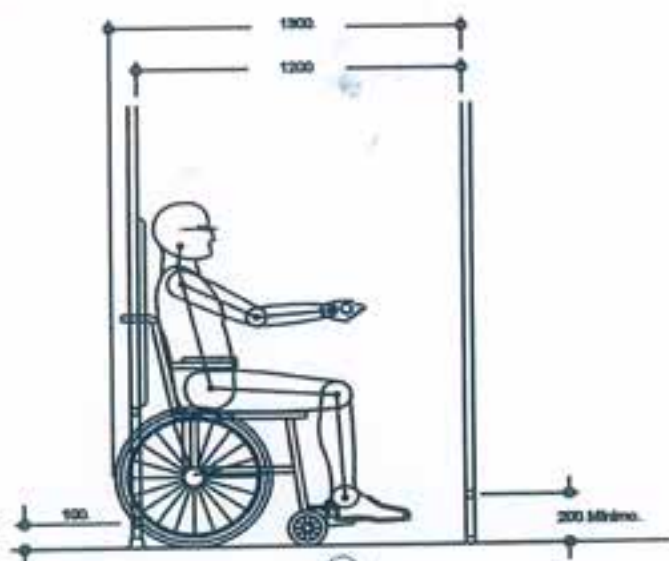


11.13 - ÁREA RESERVADA PARA CADEIRA DE RODAS E CÃO-GUIA

O veículo deve ter, no mínimo, **01 (uma)** área reservada (Box) para alojamento de cadeira de rodas posicionada preferencialmente no sentido de marcha do veículo, localizada próxima à porta de embarque/desembarque.

A área reservada, em conformidade aos termos da norma **ABNT NBR 14022**, deve ter as dimensões mínimas de **1300 mm (mil e trezentos milímetros)** de comprimento por **800 mm (oitocentos milímetros)** de largura, sendo no mínimo **1200 mm (mil e duzentos milímetros)** para manobra e acomodação da cadeira e **100 mm (cem milímetros)** decorrente do avanço das rodas em relação ao alinhamento vertical do Guarda-corpo (ver Figuras 14 e 15). O layout deve ser previamente aprovado pela SPTrans.

Figura 14 – Distâncias livres para acomodação e travamento da cadeira de rodas

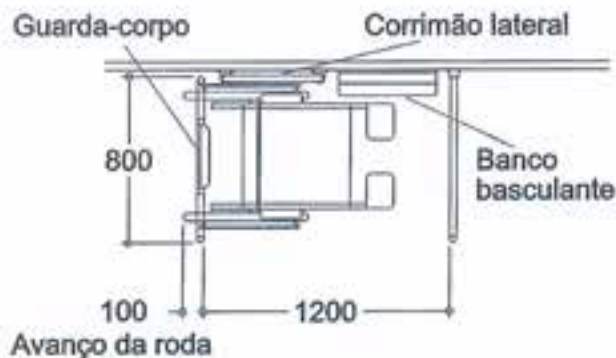



 Simão Saura Neto
 Superintendente de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 /DO/SEM


 Gerson Carlos Dóssia
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 /SEM/GIA

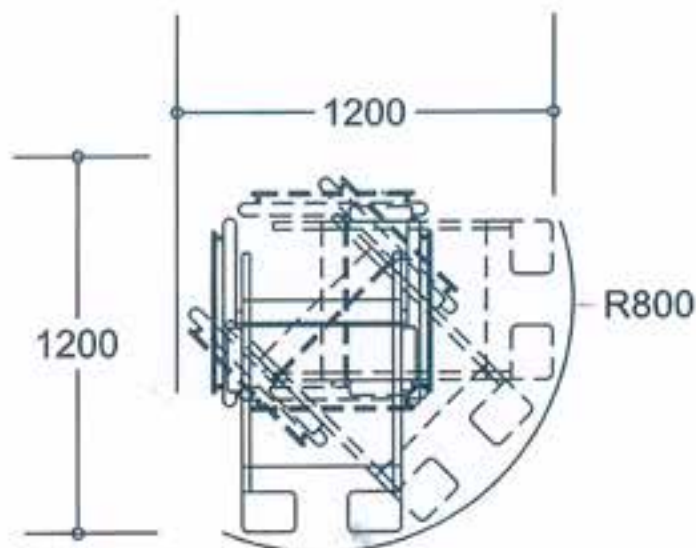

 José Luiz Ribeiro
 Gerente de Desenvolvimento e
 Inovação Tecnológica
 /SEM/GIA

Figura 15 – Vista superior da área reservada



Deve haver uma área livre de 1200 mm (mil e duzentos milímetros) por 1200 mm (mil e duzentos milímetros) para o giro, deslocamento e acomodação da cadeira de rodas na área reservada (ver Figura 16).

Figura 16 – Área livre para giro da cadeira de rodas



Uma pessoa com deficiência visual acompanhada de cão-guia pode ocupar essa área reservada ou o banco duplo mais próximo a esse local, caso o Box esteja ocupado por pessoa com deficiência em cadeira de rodas.

Para tanto, o espaço abaixo e/ou à frente desse banco para acomodação do cão-guia deve ter um volume mínimo livre composto por dimensões de 700 mm (setecentos milímetros) para o comprimento, 400 mm (quatrocentos milímetros) para a profundidade de 300 mm (trezentos milímetros). (ver Figura 17).



Simão Sampaio Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

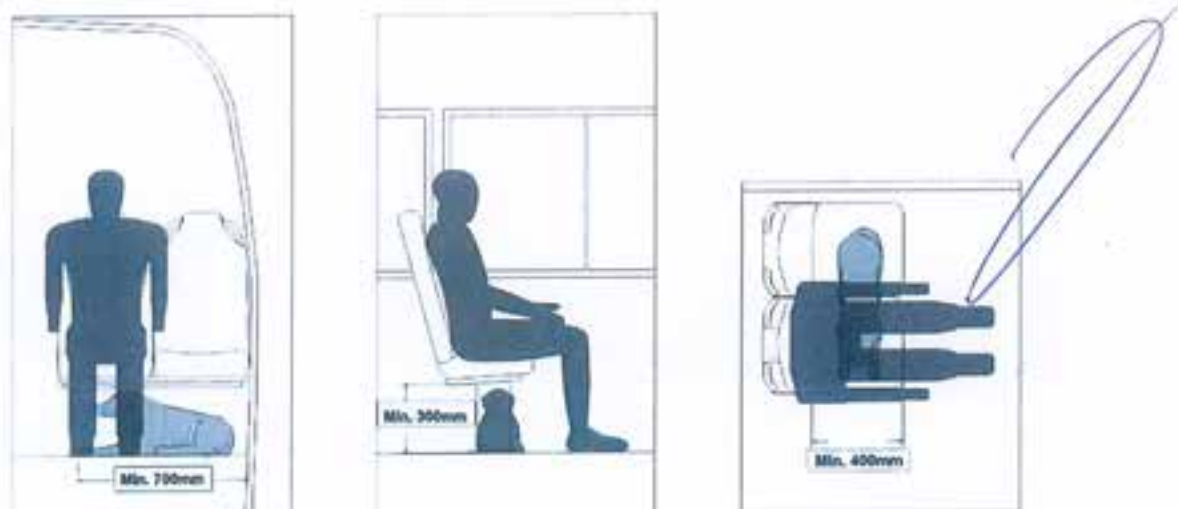


Gerson Carlos D'Assis
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/DIA



José Luiz de Jesus
Gerente de Planejamento e
Monitoria Técnica
SEM/DI

Figura 17 – Acomodação do cão-guia abaixo do banco duplo



11.13.1 – Guarda-corpo

Deve ser instalado um Guarda-corpo que permita a acomodação e o respectivo travamento da cadeira de rodas.

No Guarda-corpo deve ser aplicado um encosto confeccionado em espuma moldada e estar revestido com o mesmo material utilizado nos bancos de passageiros.

Deve haver **01 (um)** cinto de três pontos com **mecanismo retrátil** e **altura ajustável** para o usuário em cadeira de rodas que atenda as disposições contidas na norma **ABNT NBR 14022** e em resolução específica do **CONTRAN**.

11.13.2 – Sistema de travamento da cadeira de rodas

Deve existir um sistema de travamento que não permita movimentos da cadeira de rodas (lateral, longitudinal ou rotacional sobre o eixo das rodas) nos movimentos de aceleração, desaceleração e frenagem do ônibus, conforme norma **ABNT NBR 14022** e resolução específica do **CONTRAN**.

O projeto de sistema de travamento deve considerar as características e variação dimensional das cadeiras de rodas, e ser apresentado à **SPTrans** para análise e aprovação.

Esse sistema deve ser seguro, de fácil manuseio e permitir, quando possível, a operação pelo próprio usuário.

11.14 – EQUIPAMENTOS PARA ACESSIBILIDADE

Para que o veículo de piso baixo permita a acessibilidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, ele deve possuir os dispositivos para transposição de fronteira.


 Simão Surtiva Neto
 Superintendente de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 DO/SEM


 Gerson Carlos Dóssia
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 DE/AT/DA

- a) rampa de acionamento motorizado ou manual; e
- b) sistema de movimentação vertical da suspensão.

Nas situações em que não seja possível a utilização de veículos de piso baixo, em decorrência de impedimentos técnicos operacionais, os veículos de piso alto devem estar equipados com Plataforma Elevatória Veicular.

Obs. Geral: Tanto para a rampa como para a plataforma elevatória o vão máximo admitido entre o patamar do piso do veículo e da fronteira, para sua transposição, é de 20 mm (vinte milímetros) e o desnível máximo a ser suplantado é de 15 mm (quinze milímetros).

11.14.1 – Rampas

O veículo de piso baixo deve ter rampas nas portas de embarque à esquerda e à direita, para uso de pessoas com deficiência em cadeira de rodas ou com mobilidade reduzida.

As rampas devem ter, no mínimo, as características técnicas de concepção e operação contidas nas normas **ABNT NBR 14022, NBR 15570 e NBR 15646**.

O projeto da rampa, considerando aspectos de confiabilidade e segurança durante a vida útil do veículo, deve ter aprovação prévia da SPTrans.

11.14.2 – Plataforma Elevatória Veicular

A plataforma elevatória veicular aplicada nos veículos de piso alto deve atender às especificações contidas nas normas **ABNT NBR 14022, NBR 15570 e NBR 15646** quanto à resistência mecânica das peças móveis, fixas e demais características dimensionais e de movimento.

O projeto da plataforma elevatória veicular, considerando aspectos de confiabilidade e segurança durante a vida útil do veículo, deve ter aprovação prévia da SPTrans.

11.15 - POSTO DE COMANDO

A poltrona do motorista deve ser anatômica, acolchoada, com suspensão e amortecimento hidráulico ou pneumático, com níveis de regulação para altura (variação de curso mínima de 60 mm (sessenta milímetros)) e recuo longitudinal. A poltrona pode ter regulação para o apoio lombar.

Deve ser instalado cinto de segurança com mecanismo retrátil e altura ajustável para o motorista, que atenda as disposições contidas na norma **ABNT NBR 7337 e NBR 6091**. O cinto não deve causar incômodo nem desconforto, considerando-se inclusive as oscilações decorrentes do sistema de amortecimento da poltrona.

Deve ser instalado um protetor frontal do tipo "sanefa" contra os raios solares (quebra-sol), além de uma cortina ou outro dispositivo de proteção solar na janela lateral do motorista que não obstrua o campo de visão ao espelho retrovisor externo esquerdo.

Simão Santos Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DOISEM

Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEMISA

José Luiz de Moraes Costa
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEMISA

Deve haver um compartimento com tampa para guarda de pertences do operador, com volume mínimo de **15 (quinze) litros**.

O triângulo de segurança e o extintor de incêndio devem estar posicionados próximos ao posto de comando com **fácil acesso** ao motorista e aos passageiros.

11.15.1 – Painel de Controles

A localização, identificação e iluminação dos controles indicadores e lâmpadas piloto devem estar de acordo como o **CONTRAN** especifica o assunto.

Os comandos principais do veículo (chave de seta, farol, abertura de portas, limpador de pára brisa, alavanca de câmbio, ignição, dentre outros) devem estar posicionados permitindo fácil alcance para que o condutor não tenha que deslocar-se da posição normal de condução do veículo.

No painel do ônibus movido a gás deve haver um marcador/indicador de volume ou pressão de combustível.

11.16 – POSTO DE COBRANÇA

A poltrona do cobrador deve apresentar amortecimento hidráulico, níveis de regulagem para altura (variação de curso mínima de **60 mm (sessenta milímetros)**) e recuo longitudinal. A poltrona pode ter regulagem para o apoio lombar.

O banco do cobrador deverá ter apoio para os pés, apoios laterais para os braços, ambos do tipo basculante, podendo ainda ser instalado no caso do Miniônibus um patamar para sua fixação com altura de **150 mm (cento e cinquenta milímetros)**, já para o posto completo este patamar poderá ter até **450 mm (quatrocentos e cinquenta milímetros)** de altura.

O veículo deve estar equipado com validador eletrônico para cartões inteligentes sem contato.

O centro do display de informações do validador eletrônico deve estar posicionado a **1350 mm (mil, trezentos e cinquenta milímetros)** de altura em relação ao piso do salão interno. Quanto ao tubo em que será fixado o validador sua posição deverá ser submetida à aprovação prévia da SPTrans.

Devem ser instalados dispositivos junto ao posto de cobrança que evitem a evasão de passageiros sem o pagamento da tarifa, porém sem constituir risco potencial aos usuários.



Simão Sampaio Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO / SEM



Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA



José Luiz Rossi
Coordenador de Engenharia de Veículos e
Sistemas

11.16.1 – Catraca registradora de passageiros

Será permitida a utilização de catraca de **03 (três) braços** com eixo inclinado ou do tipo "borboleta" de **04 (quatro) braços**.

A catraca deve possuir todos os componentes eletrônicos e eletromecânicos necessários para proceder ao travamento e destravamento comandados pelo validador eletrônico.

A distância compreendida entre a extremidade do braço horizontal da catraca e a face do anteparo frontal não pode exceder a **45 mm (quarenta e cinco milímetros)**, em qualquer posição.

A parte traseira da caixa de mecanismos da catraca de três braços deve ser protegida com material resiliente, como forma de evitar acidentes com os usuários.

No caso de utilização da catraca de quatro braços, o prolongamento inferior dos braços somente será permitido se a distância mínima resultante entre a extremidade do prolongamento e o piso seja **400 mm (quatrocentos milímetros)**, no mínimo.

11.17 – VENTILAÇÃO INTERNA

Deve ser assegurada a renovação do ar no salão de passageiros pela taxa mínima de **20 (vinte)** vezes por hora. Para o projeto não se deve considerar a renovação natural obtida pela abertura das portas durante as paradas e a obtida pelas tomadas de ar localizadas no painel frontal.

A **quantidade mínima de dispositivos (QMD)** para garantir a renovação do ar no interior do veículo deve ser o maior valor entre o resultado obtido pela equação a seguir e o apresentado na **Tabela 11**.

$$QMD = VI \times 20/VV$$

onde:

VI é o volume interno, em m³

VV é a vazão do ventilador, em m³/h

O **sistema de ventilação forçada (ventiladores)** deve ter acionamento elétrico a partir do painel do posto de comando e distribuição homogênea do ar ao longo do salão de passageiros, podendo ser realizada por duto central em toda a extensão do teto. Caso não seja utilizado o duto devem ser instalados ventiladores no alinhamento central do corredor de circulação, nas quantidades mínimas indicadas na **Tabela 11**.

As **tomadas de ar forçado** devem estar localizadas o mais próximo possível do eixo longitudinal do veículo.

Simão Laura Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/CA

José Luiz Romão
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/CA

As tomadas de ar natural, nas quantidades conforme Tabela 11 devem estar projetadas para aproveitar ao máximo a pressão dinâmica resultante do movimento do veículo, evitar a penetração de respingos de chuva, além da geometria interna não proporcionar retenção de água ou umidade.

Os dispositivos de tomada de ar (natural e forçada) não podem ser contíguos e devem ter sua localização distribuída ao longo do teto de maneira mais uniforme possível.

Tabela 11 - Quantidade mínima de dispositivos de tomada de ar (forçado e natural)

TIPO DE ÔNIBUS	VENTILADORES (ar forçado)	TOMADAS DE AR NATURAL	ESCOTILHAS
MINIÔNIBUS	2	1	2
MIDIÔNIBUS	2	1	2
BÁSICO	3	2	2
PADRON	4	2	2
ARTICULADO	5	2	3
BIARTICULADO	7	3	3

11.18 – SISTEMA DE AR CONDICIONADO

Todos os tipos de veículos aqui especificados devem estar equipados com ar condicionado.

O projeto do sistema deve atender na íntegra o que estabelece a norma ABNT NBR 15570, demais normas existentes e a legislação pertinente.

A eficiência do sistema e a correta distribuição do ar refrigerado deverão ser comprovadas através de ensaios com resultados registrados em laudos emitidos por institutos idôneos. Para a comprovação, deverá ser seguido o procedimento para ensaio da medição de desempenho do sistema de ar condicionado em ônibus urbano – Anexo 1.

Para cada conjunto diferente (tipo de veículo, chassi, carroceria e equipamento de ar condicionado) deverá ser apresentado o referido laudo.

No projeto devem ser evitados excessivos aumentos de consumo energético e de peso do veículo.

O equipamento deve realizar a renovação do ar, e na situação de falha no sistema de refrigeração, esta deverá atender ao especificado no item 11.17 – ventilação interna.

O sistema de ventilação forçada deve ser desabilitado automaticamente quando o ar condicionado for ligado.


 Simão Sávio Neto
 Superintendente de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 DQ/SEM


 Gerson Carlos Dóssia
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEM/GIA


 José Luiz
 Gerente de Engenharia e
 Tecnologia

O veículo deverá estar equipado com mostrador digital de temperatura interna, com ajuste pré-programado, sem possibilidade de alteração durante a operação do serviço.

O equipamento deve ter opção, de no mínimo, duas velocidades de insuflamento de ar no evaporador com ajuste no painel do motorista.

A distribuição de ar deve ser realizada por dutos, uniformemente ao longo do salão de passageiros. As saídas do ar devem ser realizadas por difusores tanto fixos, como direcionais, que permitem abertura e fechamento da passagem do ar. Deverá haver uma saída direcional para cada assento.

Para permitir a perfeita eficiência do sistema de refrigeração, junto a todas as portas dos veículos deverão ser instaladas cortinas de ar, exceto para os Miniônibus.

Deverá haver difusor(es) com controle(s) independente(s) na área do posto de comando.

Nas extremidades dos dutos de distribuição e abaixo do evaporador, devem ser instaladas portas de inspeção para permitir acesso para limpeza periódica.

A instalação do sistema deverá atender as características e padrões estabelecidos pelos fabricantes dos chassi/motor.

11.19 – SISTEMA DE ILUMINAÇÃO E SINALIZAÇÃO

11.19.1 – Iluminação interna

A iluminação interna do veículo deve ser produzida por pontos de luz com interruptor instalado no posto de comando, sendo a alimentação feita por no mínimo dois circuitos independentes, de maneira que na falha de um o outro circuito garanta no mínimo **40% (quarenta por cento)** da iluminação total.

Deverá existir outro circuito independente para a região dianteira do salão que quando acionado através de interruptor exclusivo no posto de comando, acionem os pontos de luz localizados na faixa transversal com largura entre **800 (oitocentos milímetros)** e **1000 mm (mil milímetros)**, determinada a partir do anteparo do posto de comando.

O índice mínimo de luminosidade interna deve ser de **100 (cem) Lux**, medido a **500 mm (quinhentos milímetros)** acima do nível de qualquer assento localizado a partir da segunda fileira de bancos, a partir do Posto de Comando.

No Posto de Comando, até a primeira fila de bancos atrás do mesmo, admite-se uma iluminação com índice de luminosidade não inferior a **30 (trinta) Lux** de maneira a minimizar reflexos no para-brisa e nos espelhos retrovisores internos.

O iluminamento mínimo na região das portas deve ser de **30 (trinta) Lux**, medido a **1000 mm (mil milímetros)** acima do nível do piso interno (área rebaixada) ou do primeiro degrau da escada (área elevada), quando existir, e que deve inclusive, possibilitar a visualização da área externa vizinha das portas.

As medições devem ser executadas em ambiente escuro, com o motor do veículo funcionando em marcha lenta, portas do veículo abertas e com Luxímetro digital ou similar com margem de erro igual ou menor que 03 (três) Lux.

No Posto de Comando e no Posto de Cobrança também devem ser instaladas luminárias com controle independente.

11.19.2 – Iluminação externa e sinalização

O veículo deve ser provido de lanterna de freio ("Brake Light") com fácil acesso para a troca das lâmpadas, sem o uso de ferramentas especiais.

A luminosidade dessa lanterna deve ser próxima a das demais luzes de freio. Ela não pode ser agrupada, combinada ou incorporada a qualquer outra lanterna ou dispositivo refletivo e só pode ser ativada quando da aplicação do freio de serviço.

O veículo deve ter 03 (três) lanternas na cor **Âmbar** em cada lado da carroceria, em distâncias aproximadamente iguais, agrupadas a retrorefletores, atendendo aos requisitos de visibilidade e intensidade luminosa definidas pelo CONTRAN. Na traseira do veículo também devem ser aplicados retrorefletores.

Sempre que for utilizada a marcha a ré deve ser acionado um sinal com pressão sonora de **90 (noventa) dB(A)**, entre **500 (quinhentos Hertz) e 3000 HZ (três mil Hertz) Hz**, medidos a **1000 mm (mil milímetros)** da fonte em qualquer direção. O sinalizador deverá estar localizado na parte traseira do veículo.

O sinal deve ser intermitente com intervalos de **03 (três) segundos**.

11.20 - COMUNICAÇÃO E IDENTIDADE VISUAL EXTERNA

11.20.1 – Painel Eletrônico de Destino (letreiro frontal)

Todos os veículos devem estar equipados com **Painel Eletrônico de Destino (letreiro frontal)** que veicule informações perfeitamente visíveis, mesmo sob a incidência de luz natural ou artificial e sem o estreitamento dos caracteres.

A **concepção** do painel eletrônico deve ser previamente analisada e aprovada pela SPTrans.

A cor dos caracteres alfanuméricos deve ser Branca para melhor visualização e legibilidade pelas pessoas com baixa acuidade visual.

As informações devem ser legíveis por pessoas posicionadas dentro do campo de visão da área de mensagens e a uma distância mínima de **50 (cinquenta) metros** desta. Os dois segmentos de reta, projetados em plano horizontal no solo a **65° (sessenta e cinco graus)** para cada lado a partir do centro geométrico do plano da área de mensagens, limitam esse campo de visão.

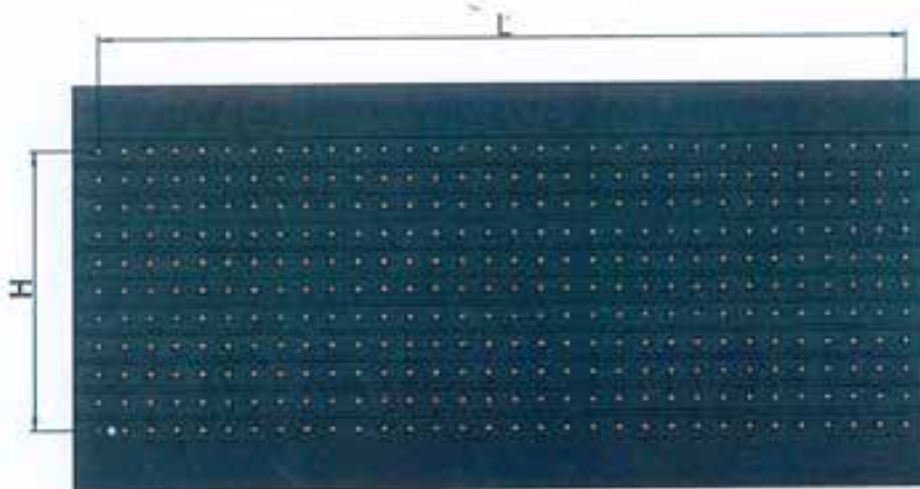
O comprimento mínimo da área visível do painel eletrônico deve ser de 1350 mm (mil, trezentos e cinquenta milímetros).

A altura dos caracteres alfanuméricos deve ser proporcional a altura da Caixa de Vista, e nunca inferior a 150 mm (cento e cinquenta milímetros). Casos excepcionais devem ser analisados previamente para aprovação da SPTrans.

Caso seja utilizada a concepção construtiva utilizando Leds, o painel deve possuir um número mínimo de 10 (dez) linhas e 112 (cento e doze) colunas para garantir a resolução dos caracteres e ofertar eficiência de legibilidade e entendimento pelos usuários.

A medida da área visível deve ser obtida de centro a centro dos Leds, conforme a Figura 18.

Figura 18 – Definição da área visível no painel eletrônico de Leds



O painel de Leds deve ter aletas entre as linhas horizontais de Leds e ser pintado em epóxi, na cor Preto fosco.

Os Leds devem ser na cor Branca, ter alto brilho e elevada eficiência luminosa, com intensidade luminosa mínima de 800 (oitocentas) milicandelas por Led.

A luminosidade mínima do painel de Leds deve ser de 810 (oitocentos e dez) Lux. O painel deve ter sensor de luminosidade que permita a regulagem automática de níveis diferentes de intensidade luminosa.

O painel de Leds deve apresentar proteção contra inversão de polaridade, atender um range de voltagem entre 10 (dez) e 32 (trinta e dois) volts CC e possuir proteção contra picos espúrios de tensão, decorrentes da partida do veículo.

A exibição da mensagem deve ser isenta de cintilação, para evitar desconforto visual para os usuários.


 Simão Sávio Nêto
 Superintendente de Engenharia Veicular &
 Mobilidade Especial
 DO/SEM


 Gerson Carlos Dóssia
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEM/GIA


 José Luis Rocha Medeiros Cunha
 Gerente de Desenvolvimento e
 Inovação Tecnológica
 SEM/CDI

O projeto de iluminação interna deve considerar os reflexos sem prejuízos à legibilidade das mensagens.

As mensagens expostas devem ser pré-programadas, transmitidas para a memória do equipamento por meio de conexão com uma unidade de transferência móvel ou remota, porém a concepção deve ser apresentada para análise e aprovação da SPTrans. O software aplicativo deve estar incluído no fornecimento.

O painel eletrônico deve ter uma central de comando que reproduza internamente a mensagem exposta. A unidade de controle deve apresentar iluminação do visor, teclado próprio e controlar todos os painéis, inclusive os internos.

O sistema pode permitir comunicação com painéis laterais (caso existentes), traseiro e outros painéis externos ao veículo, além de possibilitar a interface com sistema de áudio, comandado pelo operador (viva-voz) ou de forma "sintetizada" (eletrônica), objetivando prestar informação a analfabetos, idosos, crianças e pessoas com deficiência visual, presentes no ponto de parada.

A alimentação deve ser compatível com a capacidade das baterias do veículo, considerando-se o consumo dos demais equipamentos elétricos deste.

O painel deve atender as especificações técnicas de proteção automotiva para eletrônica embarcada, não possuindo placas, componentes eletrônicos ou fios (exceto os de alimentação) expostos, ou com a possibilidade de contato manual com os mesmos.

11.20.2 – Painel Eletrônico Traseiro

O veículo deve estar equipado com um **Painel Eletrônico Traseiro** para informar o **número da linha** operada, posicionado na parte superior central do vidro traseiro. O painel deve estar conjugado com o Painel Eletrônico de Destino (frontal).

O painel deve atender a todas as características construtivas, técnicas e funcionais descritas para o Painel Eletrônico de Destino.

O comprimento mínimo da área visível do painel eletrônico deve ser de **350 mm (trezentos e cinquenta milímetros)** e a altura dos caracteres alfanuméricos nunca deve ser inferior a **90 mm (noventa milímetros)**.

Deverá existir uma carenagem de proteção do painel, de forma impedir acesso dos usuários ao equipamento.

Caso seja utilizada a concepção construtiva utilizando **Leds**, o painel deve possuir um número mínimo de **08 (oito) linhas e 40 (quarenta) colunas** para garantir a resolução dos caracteres e ofertar eficiência de legibilidade e entendimento pelos usuários.

11.20.3 – Identidade visual externa

A identidade visual externa deve atender a padronização estabelecida pela SPTrans, contida no "**Manual de Identidade Visual dos Veículos**".

O projeto de identidade visual deve ser submetido à análise prévia da SPTrans, conforme descrito nos subitens "5.1 – DESENHOS TÉCNICOS"

11.21 - COMUNICAÇÃO INTERNA

11.21.1 – Solicitação de parada

Nos veículos devem ser instalados sinais óticos e sonoros indicativos de parada solicitada, ligados simultaneamente e comandados por interruptores dispostos ao longo do salão.

Os interruptores para solicitação de parada devem ser fixados em cada balaústre ou coluna dispostos ao longo do salão e próximos a cada porta, a uma altura de **1500 mm (mil e quinhentos milímetros)** em relação ao piso, obtida entre o centro do pulsante e o piso do veículo.

A conexão dos fios deve ser totalmente interna e bem protegida.

No pulsante dos interruptores deve ser apresentado o Símbolo de Parada, em conformidade com 7.3.5.3 da norma **ABNT NBR 14022**.

Na área reservada (Box) deve existir um interruptor de solicitação de parada conforme 7.3.5.4 da norma **ABNT NBR 14022**. O sinal ótico diferenciado no painel de controles deve ser azul e ter incorporado o Símbolo Internacional de Acesso (SIA).

Devem ser instalados sinais óticos que uma vez acionados os interruptores, apresentem na cor âmbar ou vermelha, a frase "Parada Solicitada" juntamente com o seu símbolo internacional. A frase deve permanecer exposta aos passageiros até a abertura da(s) porta(s).


O sinal ótico, quando acionado, deve permanecer ligado no painel de controles do posto de comando e, no mínimo:

- a) junto a cada porta de desembarque; e
- b) na tampa interna da caixa de vista (quando existir).

Novas tecnologias poderão ser implementadas desde que submetidas à prévia aprovação da SPTrans.

11.21.2 – Comunicação Cobrador / Motorista

Na mesa do cobrador deve haver um interruptor para comunicação com o motorista, associado a um sinal sonoro e luminoso no painel de controles.



Simão Luiz Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
SEM/SEM



Gerson Carlos D'Ássis
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/SEM



José Luiz Rogério de Moraes Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/SEM 55

11.21.3 – Comunicação aos usuários

As informações e dizeres internos devem ser apresentados aos passageiros em caracteres com dimensões e cores que possibilitem sua legibilidade e visibilidade, inclusive às pessoas com baixa visão, atendendo aos critérios e conceitos definidos nas normas ABNT NBR 14022 e NBR 15570.

A forma de apresentação pode ser realizada por dispositivos de transmissão audiovisual.

Todas as informações e dizeres internos devem atender às legislações vigentes e especificações da SPTrans contidas no "Manual de Identidade Visual dos Veículos".

11.22 – ESPELHOS RETROVISORES

11.22.1 – Espelhos externos

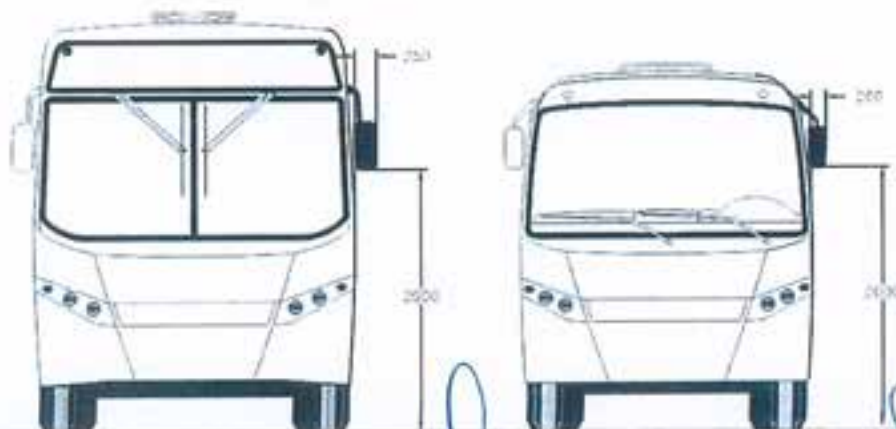
O veículo deve estar equipado com espelhos retrovisores em ambos os lados, que assegure o campo de visão do motorista na condução nas vias, junto às paradas de embarque e desembarque dos passageiros, além das operações de manobra.

A altura mínima entre a face inferior dos espelhos e o solo deve ser de **2000 mm (dois mil milímetros)**, conforme a **Figura 19**.

Para manutenção do perfeito ângulo de visão do motorista, será admitida a tolerância de **-100 mm (cem milímetros)** na altura entre a face inferior do espelho e o solo, desde que os espelhos sejam dotados de mecanismos de segurança em caso de choques contra quaisquer obstáculos, conforme os critérios estabelecidos pelo CONTRAN em resolução específica.

A projeção externa do espelho retrovisor não pode ultrapassar **250 mm (duzentos e cinquenta milímetros)** em relação à parte mais externa da carroceria, conforme **Figura 19**, entretanto, quando a altura dos espelhos for **menor que 2000 mm (dois mil milímetros)**, a projeção deve ser de no máximo **200 mm (duzentos milímetros)**.

Figura 19 – Altura e projeção do espelho retrovisor externo



Os espelhos devem ter face plana em dois terços (2/3) de sua altura (parte superior) e face convexa em um terço (1/3) restante (parte inferior), para propiciar a visão das regiões de embarque.

Podem ser utilizados outros dispositivos de visão indireta, desde que atendam aos requisitos descritos na Resolução CONTRAN específica ao assunto.

11.22.2 – Espelhos internos

11.22.2.1 - Espelho convexo

Deve ser instalado um espelho convexo interno junto à porta de desembarque, de modo que com a ajuda dos outros espelhos do posto de comando, seja possível ampla visualização da movimentação dos passageiros.

Para veículos com portas à esquerda devem ser instalados espelhos convexos junto às portas de embarque e desembarque.

11.22.2.2 - Espelhos no Posto de Comando

Deve ser instalado um espelho no canto direito superior para permitir a visualização do desembarque dos usuários pela porta traseira além de outro na região central para visão do salão de passageiros.

Para veículos com portas à esquerda, deve ser instalado um terceiro espelho que permita a perfeita visualização dos espelhos convexos posicionados junto às portas.

11.23 - SISTEMA ELÉTRICO

Toda a fiação do veículo deve ser do tipo que não propague chamas e a carga convenientemente distribuída pelos respectivos circuitos.

Deve haver um painel de proteção com fusíveis e relés contra sobrecarga, instalado em local protegido contra impactos e penetração de água e poeira, porém com fácil acesso à manutenção.


O chicote do sistema elétrico da carroceria deve possuir identificação de cada função por tarja colorida ou numeração.

11.23.1 – Limpador de para-brisa

O sistema do limpador de para-brisa deve promover varredura das áreas do campo de visão do motorista, com movimentos simultâneos para todas as hastes, em conformidade aos requisitos da norma **ABNT NBR 15570**. O sistema do limpador de para-brisa deve possuir temporizador.



Simão Sampaio Neto
Secretaria de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM



Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA



José Luiz Pinheiro de Azevedo
Técnico de Controle de Qualidade e
Normas Técnicas
SEM/GIA 57

11.23.2 - Sistema de desembaçamento

Deve haver, no mínimo, 01 (um) ventilador elétrico com velocidades e capacidade de vazão suficientes para o desembaçamento do para-brisa no tempo máximo de 03 (três) minutos, principalmente da área delimitada pelo campo de visão do motorista.

Devem ser apresentados os resultados dos testes de eficiência do sistema à SPTrans, quando solicitados.

11.23.3 - Baterias

O compartimento das baterias deve ser fechado e bem ventilado para permitir a dissipação de gases.

As bandejas, suporte das baterias, devem ser deslocáveis para facilitar o ato de manutenção, e ter orifício para drenagem de ácido diretamente para o solo, sem que as partes metálicas sejam atingidas.

11.24 - ACESSÓRIOS DA CARROCERIA


O ônibus deve estar preparado para receber, no mínimo, os acessórios indicados na lista a seguir:


- a) Painéis Eletrônicos Internos e laterais.
- b) Micro câmeras para monitoramento da região das portas e marcha a ré.
- c) Micro câmeras para monitoramento do posto de cobrança.
- d) Sistema de Rastreamento.
- e) Sistema de Áudio comandado pelo operador.
- f) Sistema Audiovisual.
- g) Sistema de conexão a internet sem fio -"Wi-Fi".
- h) Pontos de conexão USB para alimentação elétrica de equipamentos eletrônicos de comunicação.
- i) Suporte para transporte de bicicleta.

Os equipamentos devem estar aptos a operar em regime de eletrônica embarcada, além de atender as especificações estabelecidas para proteção automotiva.

A concepção de projeto e a localização física no veículo, de cada acessório, devem ser apresentadas pra análise e aprovação da SPTrans.


Simão Sáez Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM


Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA


Jene Lúcio
Gerente de Manutenção e
Manutenção Preventiva
SEM/GUJ

11.24.1 – Painel Eletrônico Interno (Quando existir)

O painel deve atender as especificações técnicas de proteção automotiva para eletrônica embarcada.

O projeto e o protótipo do equipamento instalado no veículo deverão ser apresentados para análise e aprovação da SPTrans.

11.24.2 – Câmeras de Monitoramento

Os veículos dos tipos Articulados e Biarticulados devem ter sistema de monitoramento interno através da utilização de câmeras.

O sistema deve ter monitor com dimensão mínima de 7" (sete polegadas) e estar embutido no painel de comando lado direito e possibilitar ao motorista plena visualização da região das portas.

Este monitor poderá ser dividido em no máximo quatro quadrantes para visualização das portas. Quando da utilização da marcha ré a câmera posicionada na traseira do veículo deverá ter a imagem produzida demonstrada em tela cheia no monitor.

As câmeras devem estar posicionadas de maneira a permitir um campo de visão de no mínimo 01 (um) metro para dentro e 01 (um) metro para fora, na região das portas, inclusive em condições de baixa luminosidade, tendo como referência a lateral do veículo.

O sistema de monitoramento deverá estar conjugado com chave seletora do lado de operação das portas (direito ou esquerdo), permitindo ao operador visualizar apenas as portas do lado que está sendo utilizado.

As câmeras deverão ser fixadas e devidamente protegidas de forma a minimizar os atos de vandalismo.
Deve haver um dispositivo para proteção do foco das microcâmaras para se evitar desvio acidental.

O projeto do sistema deve contemplar a possibilidade de inserção de outras câmeras, inclusive para gravação de imagens, em especial da região do posto de cobrança.

Outros tipos de veículos poderão ter o sistema mencionado, porém desde que aprovados previamente pela SPTrans.

11.24.3 – Sistema de Rastreamento

O veículo deve ser provido de dutos para encaminhamento dos cabos de alimentação e transmissão de dados de equipamento de rastreamento, posicionado no teto (parte frontal).


Simão Sérgio Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM


Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA


José Luiz
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

11.24.4 – Sistema de Midia Televisiva

O sistema para veiculação de programação televisiva e exploração publicitária para comunicação com os usuários pode ser composto por monitor(es) que transmita(m) mensagens relativas a assuntos institucionais ou de entretenimento.

O(s) monitor(es) deve(m) ser perfeitamente instalado(s) e com a alimentação elétrica devidamente protegida, não havendo nenhum ponto contundente que se constitua em risco potencial aos usuários.

Deve(m) ser posicionado(s) em local de ótima visibilidade para os usuários, porém sem interferir na circulação interna, nas saídas e janelas de emergência ou qualquer outro dispositivo do veículo, principalmente de segurança.

Não deve(m) obstruir o campo de visão ou prejudicar a concentração dos operadores.

O projeto do sistema, a concepção do(s) monitores(s), o posicionamento, a fixação e a comunicação audiovisual a ser veiculada devem ser previamente analisados pela SPTrans.

11.24.5 – Pontos de conexão USB

A quantidade mínima de pontos de portas do tipo USB deve ser no mínimo a terça parte da quantidade de assentos, com arredondamento sempre para cima quando o quociente for número decimal.

Junto à área reservada deve haver no mínimo um ponto.

Cada ponto de portas USB deve apresentar no mínimo 02 (duas) portas.

Os pontos devem ser distribuídos homogeneamente ao longo do salão de passageiros. Junto aos postos de comando e cobrança não deve haver nenhum ponto de USB.

11.24.6 – Suporte para Transporte de Bicicleta

Exclusivamente para os veículos articulados de 23 m (vinte e três metros de comprimento), deverá ser reservada área, no salão de passageiros, para acomodação e travamento de uma bicicleta.

A área reservada deverá ser próxima à porta de desembarque do último carro, onde o suporte de travamento da bicicleta deverá ser instalado.

O "layout" da área reservada e o projeto do suporte devem ter aprovação prévia da SPTrans.



Simone Saraiva Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
SEM/GIA



Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA



José Luiz Rêgo Medeiros Cinha
Gerente de Planejamento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

12 – REFERENCIAIS NORMATIVOS

12.1 - ORDEM FEDERAL

- a) Decreto nº 5.296/04, regulamentando as Leis nº 10.048/00 e 10.098/00, relativas às questões de acessibilidade.
- b) Lei 13.146/15 – suas alterações e regulamentações, institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).
- c) Lei 11.126/05 e suas alterações, dispendo sobre o direito da pessoa com deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão-guia.
- d) Lei nº 9.503/97 e suas alterações, instituindo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).
- e) Lei nº 8.723/93, dispendo sobre a ratificação da Resolução CONAMA 08/93.
- f) Lei nº 8.078/90, instituindo o Código de Defesa do Consumidor.
- g) Resoluções CONTRAN específicas à Indústria de Fabricação e aos assuntos tratados nesse Manual dos Padrões Técnicos de Veículos.
- h) Resoluções CONAMA específicas à Indústria de Fabricação e aos assuntos tratados nesse Manual dos Padrões Técnicos de Veículos.
- i) Portaria IBAMA nº 1937/90, estabelecendo normas para veículos importados.
- j) Norma ABNT NBR 15570, dispendo sobre as especificações técnicas para fabricação de veículos com características urbanas para o transporte coletivo de passageiros.
- k) Norma ABNT NBR 14022, dispendo sobre a acessibilidade em veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros.
- l) Norma ABNT NBR 15646, dispendo sobre a acessibilidade – plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade em veículos com características urbanas para o transporte de passageiros.
- m) Norma ABNT NBR 10966, definindo o método de ensaio e os requisitos mínimos para avaliação do sistema de freios dos veículos.
- n) Norma ABNT NBR 7337 e suas alterações, dispendo sobre a ancoragem dos cintos de segurança.
- o) Norma ABNT NBR 7190 e suas alterações, dispendo sobre projetos de estrutura de madeira.
- p) Norma ABNT NBR 6066 e suas alterações, dispendo sobre o número de identificação de veículos rodoviários (VIN).
- q) Norma ABNT NBR 6056 e suas alterações, dispendo sobre a faixa antropométrica para motoristas.
- r) Norma ABNT NBR ISO 1585 e suas alterações, dispendo sobre o código de ensaio de motores – potência líquida efetiva.

12.2 - ORDEM MUNICIPAL

- a) Decreto nº 43.908/03, dispendo sobre a proibição de novas aquisições de ônibus com motor dianteiro para operar no Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros.
- b) Lei nº 13.241/01, suas alterações e regulamentações, dispendo sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros.

Simão Sura Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
OO/SEM

Gerção Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luis Rios Moreira Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

- c) Lei nº 14.933, instituindo a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo.
- d) Lei nº 11.720/95, dispondo sobre a obrigatoriedade do uso de cinto de segurança.
- e) Portarias da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, específicas ao assunto.
- f) Cartas Circulares da São Paulo Transporte S.A. – SPTrans.



Simão Santos Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM



Gerson Carlos Dússia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEMOTA



José Luiz Augusto Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEMOTA

ANEXO 1





Silvia Souza Neto
Superintendente de Exame de Veículos e
Mobilidade Especial
DO / SEM



Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA



Joná Luis Rangel Cabral
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

	NORMA DE PROCEDIMENTO		COD.
			FL. - 1 -
ASSUNTO PROCEDIMENTO PARA ENSAIO DA MEDIÇÃO DE DESEMPENHO DO SISTEMA DE AR CONDICIONADO EM ÔNIBUS URBANO.			

I - OBJETIVO

Estabelecer critérios para verificação da conformidade dos sistemas de ar condicionado que equipam os ônibus de transporte urbano de passageiros em relação ao especificado nos Manuais de Padrões Técnicos de Veículos da SPTrans e ao que estabelece a norma ABNT NBR 15570.

II – EQUIPAMENTOS NECESSÁRIOS

Sensores para medição de temperatura do tipo termopar com sistema para coleta, armazenamento e processamento de dados, ou equipamento semelhante que proporcione leitura e registro confiável de temperatura.

Termo-anemômetro para medição da velocidade / vazão do ar.

Nota: Todos os equipamentos deverão estar devidamente aferidos.

III – REALIZAÇÃO DO ENSAIO

1. Distribuição dos sensores:



- 1.1. Instalar um sensor na parte exterior do ônibus para medição da temperatura externa, devendo este estar protegido do sol. Distribuir os demais sensores no interior do ônibus conforme abaixo:

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM: 02/07/15
-------------------------	------------	---------------------------


 Simão
 Superintendente de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 DO / SEM


 Gerson Carlos Dêssia
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEMCIA


 José Luiz Reis Medeiros Cunha
 Gerente de Desenvolvimento e
 Qualidade

	NORMA DE PROCEDIMENTO		COD.
			FL. - 2 -
ASSUNTO PROCEDIMENTO PARA ENSAIO DA MEDIÇÃO DE DESEMPENHO DO SISTEMA DE AR CONDICIONADO EM ÔNIBUS URBANO.			

1.1.1. Miniônibus e Midiônibus:

Um sensor posicionado na área de retorno do ar condicionado;

Três sensores posicionados junto ao encosto de cabeça das poltronas, distribuídos uniformemente ao longo do salão, de forma que o primeiro fique posicionado no assento do lado esquerdo atrás do posto do motorista;

Nota: Caso o veículo possua área reservada para acomodação da cadeira de rodas atrás do posto do motorista, posicionar o sensor na parte superior do guarda-corpo de ancoragem da cadeira, a uma altura de 1200 mm do piso.

Três sensores posicionados e distribuídos uniformemente ao longo do corredor de circulação de passageiros, fixados próximos aos corrimãos superiores, a uma distância de 1700 mm do piso.

1.1.2. Básico e Padron:

Um sensor posicionado na área de retorno do ar condicionado;

Cinco sensores posicionados junto ao encosto de cabeça das poltronas, distribuídos uniformemente ao longo do salão, de forma que o primeiro fique posicionado no assento do lado esquerdo atrás do posto do motorista;



Cinco sensores posicionados e distribuídos uniformemente ao longo do corredor de circulação de passageiros, fixados próximos aos corrimãos superiores, a uma distância de 1700 mm do piso.

AUTORIZAÇÃO:	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
DO e DP		02/07/15


 Simão Sauerweld
 Superintendente de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 DO/SEM


 Gerson Carlos Dóssia
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEM/GIA


 José Luiz Filho
 Gerente de Desenvolvimento e
 Inovação Tecnológica
 SEM/GIA

	NORMA DE PROCEDIMENTO	 SÃO PAULO	COD.
			FL. - 3 -
ASSUNTO PROCEDIMENTO PARA ENSAIO DA MEDIÇÃO DE DESEMPENHO DO SISTEMA DE AR CONDICIONADO EM ÔNIBUS URBANO.			

1.1.3. Articulado e Biarticulado:

Um sensor posicionado na área de retorno de cada equipamento de ar condicionado;

Seis sensores posicionados junto ao encosto de cabeça das poltronas, distribuídos uniformemente ao longo do salão, de forma que o primeiro fique posicionado no assento do lado esquerdo atrás do posto do motorista;

Seis sensores posicionados e distribuídos uniformemente ao longo do corredor de circulação de passageiros, fixados próximos aos corrimãos superiores, a uma distância de 1700 mm do piso;

Um sensor posicionado no centro de cada rótula de articulação, fixado a uma distância de 1700 mm do piso.



Nota: Para o carro central do biarticulado devem ser acrescentados mais 04 sensores, sendo 02 posicionados junto ao encosto de cabeça das poltronas e 02 posicionados ao longo do corredor de circulação de passageiros, todos distribuídos uniformemente.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI	DIVULGADO EM: 02/07/15
-------------------------	-----------	---------------------------


 Simão Sérgio Neto
 Superintendente de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 DESEM


 Gerson Carlos Dóssia
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEMOIA


 José Luiz Ribeiro de Azevedo Cunha
 Gerente de Desenvolvimento e
 Inovação Tecnológica
 SEMOIA


	NORMA DE PROCEDIMENTO	 MUNICÍPIO DE SÃO PAULO	COD.
			FL. - 4 -
ASSUNTO PROCEDIMENTO PARA ENSAIO DA MEDIÇÃO DE DESEMPENHO DO SISTEMA DE AR CONDICIONADO EM ÔNIBUS URBANO.			

2. Teste Estático:

2.1. Ensaio de desempenho do sistema



- 2.1.1. Para início do teste a temperatura interna média deve estar igual ou maior que a temperatura externa.
- 2.1.2. O veículo deverá estar com todas as portas, janelas e escotilhas fechadas.
- 2.1.3. Posicionar os sensores de tal maneira que não fiquem expostos aos raios solares e nem ao fluxo direto das saídas de ar.
- 2.1.4. Todas as saídas de ar individuais devem estar abertas e quando reguláveis, direcionadas para o encosto das respectivas poltronas e para o corredor.
- 2.1.5. Ligar o ar condicionado em capacidade máxima (com velocidade máxima dos ventiladores), configurar o setpoint para a menor temperatura possível.
- 2.1.6. Elevar e manter a rotação do motor do veículo a 1500 rpm durante 30 minutos, exceto para o Miniônibus cuja rotação deverá ser elevada e mantida a 1700 rpm.
- 2.1.7. Após 30 minutos de funcionamento, a diferença entre a temperatura média no interior do veículo e a temperatura externa deve ser igual ou superior a 8°C, no caso da temperatura externa ser igual ou superior a 30°C. Caso a

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUIR:	DIVULGADO EM: 02/07/15
-------------------------	-------------	---------------------------


 Simão Sá Neto
 Superintendente de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 CO/SEM


 Gerson Carlos Dóssia
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEM/GIA


 José Luiz Pinheiro Maranhão Cunha
 Gerente de Desenvolvimento e
 Avaliação Tecnológica
 SEM/GIA

	NORMA DE PROCEDIMENTO	 PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO <small>SECRETARIA DE TRANSPORTES E TRÁFICO</small>	COB.
			FL. - 5 -
ASSUNTO PROCEDIMENTO PARA ENSAIO DA MEDIÇÃO DE DESEMPENHO DO SISTEMA DE AR CONDICIONADO EM ÔNIBUS URBANO.			

temperatura externa esteja abaixo de 30°C, é necessário atingir uma temperatura média interna de no máximo 22°C.

2.2. Avaliação da distribuição do ar ao longo do salão de passageiros


- 2.2.1. Realizar as medições com as portas, janelas, escotilhas, tomadas de ar e a renovação de ar do ar condicionado fechadas.
- 2.2.2. Ligar o ar condicionado em velocidade máxima, com todas as saídas de ar fixas e individuais abertas.
- 2.2.3. A medição das velocidades do ar deve ser feita em todas as saídas individuais.
- 2.2.4. Nas saídas fixas, realizar a medição das velocidades do ar a cada 1000 mm ao longo do salão de passageiros.

Nota: Para medição das velocidades tanto nas saídas fixas como nas individuais, posicionar o anemômetro a uma distância de 100 mm destas. Se necessário, utilizar dispositivo que possibilite manter o equipamento na posição definida.

- 2.2.5. A diferença de velocidades entre as tomadas feitas nas saídas individuais não pode ser superior a 50%. O mesmo vale para as fixas.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUIR:	DIVULGADO EM 02/07/15
-------------------------	-------------	--------------------------


 Sílvio Sérgio Neto
 Superintendente de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 DO / SEM


 Gerson Carlos Dâsila
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEM/DOA


 José Luiz Negro
 Gerente de Desenvolvimento e
 Inovação Tecnológica
 SEM/DOA

10

Instrução Técnica

Procedimento para Inspeção de
Manutenção e de Conservação da Frota





MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 2 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

HISTÓRICO		
REVISÃO	DATA	MOTIVO
00	29/06/2007	IMPLANTAÇÃO DO PROCEDIMENTO
01	01/10/2007	ALTERAÇÃO GERAL DO PROCEDIMENTO
02	10/04/2008	ALTERAÇÃO DO ANEXO A, ITENS 9.2 e 9.3
03	30/09/2011	ALTERAÇÃO GERAL DO PROCEDIMENTO
04	11/07/2012	ALTERAÇÃO GERAL DO PROCEDIMENTO
05	17/07/2015	REVISÃO GERAL DO PROCEDIMENTO DE ACORDO COM PDF – EDITAL, INCLUSÃO ANEXO H e CÁLCULO DO RANKING
06	15/04/2016	INTRODUÇÃO DO CRITÉRIO DO RANKING PARCIAL

AUTORIZAÇÃO:

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

DO e DP

Silvio Saraiva Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO / SEM

Garnon Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

Assessoria Técnica
Superintendência de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
SEM/GIA



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 3 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

SUMÁRIO

1. FINALIDADE
2. REFERÊNCIAS
3. ÁREAS ENVOLVIDAS
4. SIGLAS
5. CONCEITO
6. CONDIÇÕES GERAIS
7. RESULTADOS DA INSPEÇÃO
8. CÁLCULO DO RANKING
9. ARQUIVAMENTO E GUARDA

ANEXO A - CRITÉRIOS PARA A INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO DA FROTA

ANEXO B - MANUAL DE INSPEÇÃO VEICULAR

ANEXO C - PROCEDIMENTO PARA AFERIÇÃO DAS EMISSÕES DE POLUENTES DE MOTOR CICLO DIESEL

ANEXO D - PROCEDIMENTO PARA MEDIÇÃO DOS NÍVEIS DE PRESSÃO SONORA INTERNA E EXTERNA DOS VEÍCULOS

ANEXO E - PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO COM DESMONTAGEM DE RODAS

ANEXO F - PROCEDIMENTO PARA O RANKING DE VISTORIA DE FROTA

ANEXO G - PROCEDIMENTO PARA VERIFICAÇÃO DO ESTADO DA CARROCERIA

ANEXO H - VERIFICAÇÃO DA VAZÃO DO AR CONDICIONADO DOS VEÍCULOS

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Silvio Saura Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Vernon Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luiz Rêgo Monteiro Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 4 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

1. FINALIDADE

Este Procedimento estabelece os requisitos técnicos para inspeção mecânica, elétrica e de carroçaria/chassi dos veículos das modalidades ÔNIBUS e ATENDE, para a Secretaria Municipal de Transportes do Município de São Paulo.

2. REFERÊNCIAS

LEI 9.503/97 - suas alterações e regulamentações, institui o CTB (Código de Trânsito Brasileiro).

LEI 13.241/01 - suas alterações e regulamentações, dispendo sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros.

LEI 13.146/15 - suas alterações e regulamentações, institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

DECRETO 42.423/02 - suas alterações e regulamentações.

DECRETO 44.730/04 - suas alterações e regulamentações.

RESOLUÇÃO CONAMA nº 251 de 12 de janeiro de 1999.

NBR 5426 - Planos de amostragem e procedimentos na inspeção por atributos.

NBR 14040 - Inspeção de segurança veicular - Veículos leves e pesados.

NBR 13037 - Método de Ensaio e determinação da opacidade emitida por motores Diesel

NBR 15570 - Especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros.

NBR 14022 - Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros

NBR 15646 - Acessibilidade - Plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade em veículos com características urbanas para o transporte coletivo de passageiros.

RESOLUÇÃO CONTRAN 316 de 08 de maio de 2009, e demais Resoluções/normas/portaria pertinentes em vigência.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simeon Saura Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luiz Rego Mendes Cunha
Chefe de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 5 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

3. ÁREAS ENVOLVIDAS

DO/SEM/GIA

DO/SEM/GDI

4. SIGLAS

INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial
ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN-SP	Departamento Estadual de Trânsito do Estado de São Paulo
SMT	Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo
DTP	Departamento de Transportes Públicos
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CRLV	Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo
NBR	Norma Brasileira Registrada
PBT	Peso Bruto Total
PPMR	Passageiro Portador de Mobilidade Reduzida
CIT	Centro Integrado de Transporte

AUTORIZAÇÃO:

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

DO e DP

Síndio Saito Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luis D'Amorim Modares Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GDI

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

5. CONCEITOS

5.1. INSPEÇÃO

Processo de análise de um veículo visando verificar suas condições de segurança, conforto e estado geral de conservação, em atendimento às exigências específicas da modalidade de transporte e sua conformidade com os requisitos estabelecidos pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT.

5.2. INSPEÇÃO VISUAL/ VISTORIA

Análise feita através da observação visual e ou da atuação sobre determinados comandos e componentes do veículo, a fim de verificar as condições de manutenção e conservação dos veículos.

5.3. INSPEÇÃO MECANIZADA

Análise realizada com o auxílio de equipamentos mecanizados específicos, que determina a eficiência e o desempenho de componentes e/ou sistemas do veículo.

5.4. REPASSE

Análise efetuada nos veículos reprovados durante a inspeção periódica ou de desmontagem de rodas, apresentados na mesma data.

5.5. REINSPEÇÃO

Nova inspeção efetuada no veículo, para verificação da correção dos itens considerados não conformes na inspeção inicial.

5.6. DEFEITO

Condição do item inspecionado considerado não conforme com a respectiva regulamentação.

5.7. SEM DEFEITO

Condição do item inspecionado considerado em conformidade com a respectiva regulamentação.

AUTORIZAÇÃO:

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

DO e OP

Simão Sampaio Neto

Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luiz Rego Medeiros Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/ODI

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

5.8. RELATÓRIO DE INSPEÇÃO VEICULAR

Documento preenchido pelo técnico de inspeção veicular no decorrer da inspeção, onde são registrados os resultados da inspeção do veículo e indicada sua condição de aprovado ou reprovado.

5.9. COMPROVANTE DE EXECUÇÃO DE INSPEÇÃO

Documento que registra a execução da inspeção do veículo e indica sua condição de aprovado e ou reprovado, emitido pelo sistema informatizado.

5.10. VEÍCULO APROVADO

Veículo que no momento da inspeção visual ou mecanizada não apresentou defeitos.

5.11. VEÍCULO REPROVADO

Veículo que no momento da inspeção visual ou mecanizada apresentou defeitos.

5.12. VEÍCULOS LEVES

Veículos com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas, inclusive.

5.13. VEÍCULOS PESADOS

Veículos com peso bruto total superior a três mil e quinhentos quilogramas.

5.14. FEC – FATOR DO ESTADO DA CARROCERIA / CHASSIS

Para a avaliação técnica do veículo será utilizada a Metodologia "FEC" que permite diagnosticar o estado geral da carroceria e do chassi, identificando a necessidade ou não de reparação do ônibus (Anexo G).

5.15. INSPEÇÃO DE EMISSÕES DE POLUENTES

Parte integrante do processo de inspeção veicular, a medição dos níveis de emissão de fumaça (opacidade) e de ruído (pressão sonora) é realizada concomitantemente com a inspeção amostral.

5.16. INSPEÇÃO COM DESMONTAGEM DE RODAS

Inspeção para verificação das condições dos eixos dianteiros e traseiros através de desmontagem dos seus componentes.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------


Sílvia Maria Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM


Terson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/OTIA


José Luiz Hugo Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Novas Tecnologias
SEM/OTIA



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



COD.

FL.

- 8 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

5.17. INSPEÇÃO DE INCLUSÃO

Inspeção inicial de todos os veículos novos ou em uso que irão compor as frotas das operadoras do sistema.

5.18. OSER

Ocorrências do sistema eixo e rodante que serão computadas na equação matemática para cálculo do ranking.

6. CONDIÇÕES GERAIS

6.1. INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO DA FROTA

6.1.1. Devem-se realizar as inspeções conforme os procedimentos constantes dos Anexos que acompanham este procedimento.

6.1.2. Devem ser utilizados os formulários constantes nos Anexos para registrar os dados do veículo, os itens reprovados (quando houver) e eventuais observações.

7. RESULTADO DA INSPEÇÃO

7.1. Todos os veículos inspecionados estejam estes aprovados ou reprovados na inspeção, devem ser registradas no Sistema Infotrans.

8. CÁLCULO DO RANKING

8.1. Após os resultados apontados conforme item anterior, somados a critérios de medição de desempenho técnico de frotas e estrutura das garagens, é utilizado o procedimento técnico para estabelecimento de um Ranking entre as operadoras do Sistema de Transporte.

AUTORIZAÇÃO:

DC e DP

SUBSTITUIR:

DIVULGADO EM:

Simão Saturno Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO / SEM

Leon Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/BIA

Joné Luiz Rogo Medeiros Costa
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/PII



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 9 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

9. ARQUIVAMENTO E GUARDA DE DOCUMENTOS

9.1. DOCUMENTOS FÍSICOS

A SPTrans deve arquivar os Relatórios de Inspeção Veicular em local adequado, de forma a garantir a integridade e a disponibilidade dentro do período mínimo de 05 (cinco) anos.

9.2. DOCUMENTOS ELETRÔNICOS

A SPTrans deve garantir através da Área de Informática em mídias apropriadas, e em lugar adequado os arquivos referentes à vistoria dos veículos por um período mínimo de 05 (cinco) anos.

AUTORIZAÇÃO:

DC e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

Simão Saura Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEMOTIA

José Luiz Rêgo Muzique Cariba
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEMOTI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 10 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

ANEXO A – CRITÉRIOS PARA A INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO DA FROTA

1. OBJETIVO

Estabelecer critérios e procedimentos para a realização da inspeção mecânica, elétrica e de carroceria/chassi visando a segurança, conforto e o estado geral de conservação dos veículos operados no Sistema de Transporte de Passageiros do Município de São Paulo.

2. CONSIDERAÇÕES GERAIS

A São Paulo Transporte S/A – SPTrans ao notificar o Operador do Sistema quanto ao agendamento da inspeção, sujeitará o Operador à apresentação prévia, ou a qualquer tempo, de indicadores de desempenho e outras informações técnicas que possam facilitar a gestão dos referidos processos de controle.

A São Paulo Transporte S.A – SPTrans poderá, durante o processo de inspeção, utilizar recursos áudio-visuais tais como fotos, filmes e equipamentos de medição para melhor representar os fatos e dados constatados durante a inspeção de frota ou fiscalização.

Serão observadas também as disposições constantes em Leis, Decretos, Normas e Resoluções Vigentes, no âmbito Federal, Estadual e Municipal, além das Cartas Circulares emitidas pela São Paulo Transporte S.A.

Faz parte integrante do processo de inspeção veicular a medição dos níveis de emissão de fumaça e de ruído, com periodicidades e percentuais compatíveis com a realização da inspeção de manutenção e conservação da frota, em conformidade com os critérios estabelecidos neste procedimento.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão Soares Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

André Luiz Neto Medeiros Cunha
Chefe de Departamento e
Inovação Tecnológica
SEM/GOI

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

3. REGISTROS DAS INSPEÇÕES

3.1. FORMULÁRIOS DE INSPEÇÃO

Durante o serviço de inspeção serão verificados os itens constantes nos "check list" das fichas abaixo:

- Ficha de inspeção de frota Grupo "A/B" – Carroceria, elétrica, mecânica e segurança veicular – (Anexo B1).
- Ficha de inspeção de frota Grupo "C" - Acessibilidade – (Anexo B2)
- Ficha de inspeção dos níveis de emissões de poluentes (fuligem/ruído) – (Anexo C1)
- Ficha de inspeção da desmontagem de componentes – (Anexo E1)

3.2. REGISTROS

Ao encerramento da vistoria do veículo, será registrada pelo Técnico da SPTrans no rodapé dos formulários, nas 2 (duas) vias, a situação do veículo, datando e assinando juntamente com o responsável técnico da operadora, entregando-lhe a 01ª via de cada formulário.

Nota: Durante a realização das inspeções periódicas, para os veículos que não apresentarem irregularidades será preenchido o formulário de veículos aprovados sem defeitos em inspeção periódica constante no Anexo B3.

4. TIPOS DE INSPEÇÃO

4.1. INSPEÇÃO PERIÓDICA

Inspeção realizada de acordo com cronograma elaborado pela área de inspeção, conforme requisitos estabelecidos pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT.

4.2. INSPEÇÃO EXTRAORDINÁRIA

Inspeção realizada quando o Poder Público julgar necessário e a qualquer tempo, em virtude de resultados operacionais, apontamentos estatísticos, acidentes, reclamações ou até mesmo denúncias.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------


Sérgio Sabra-Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM


Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SFT/AGIA


José Luiz Rego Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SMT/AGI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 12 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

4.3. INSPEÇÃO AMOSTRAL

Inspeção através de Convocação imediata de um percentual da frota operante, para sua avaliação, de forma aleatória, conforme Anexo B.

4.3.1. Inspeção Amostral Fiscalização

Inspeção do veículo encaminhado pela área de Fiscalização de Campo da SPTrans, por constatação de alguma irregularidade.

4.3.2. Inspeção Amostral Solicitação

Inspeção extraordinária do veículo através de solicitação de um agente público.

4.3.3. Inspeção Amostral Convocação

Convocação efetuada pela área de Inspeção diariamente, através de comunicado/e-mail às operadoras.

4.4. INSPEÇÃO DE EMISSÕES DE POLUENTES

Inspeção realizada com auxílio de equipamentos, para medição dos níveis de pressão sonora e de opacidade dos veículos conforme Anexos C e D respectivamente.

4.5. INSPEÇÃO COM DESMONTAGEM DE RODAS

Inspeção para verificação do estado de conservação, ajustes e torques dos componentes dos eixos dianteiros e traseiros, através da desmontagem executada pelos técnicos da operadora, com acompanhamento dos técnicos da SPTrans, conforme Anexo E. Neste processo também é executada a inspeção dos grupos A/B e C, conforme anexo B.

4.6. INSPEÇÃO FEC

Inspeção que avalia o estado de conservação da carroceria/chassi conforme o tipo de construção do veículo, a fim de apontar o nível de reforma que o veículo deverá sofrer ou, quando for o caso, indicar a baixa patrimonial.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Silvia Souza Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dória
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luis Rego Monteiro Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GDI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 13 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

4.7. INSPEÇÃO DE INCLUSÃO

Inspeção efetuada mediante autorização da área de cadastro de frota e agendamento pela operadora interessada com antecedência mínima de 01 (um) dia.

São verificadas durante a inspeção a condição geral do veículo, as emissões de poluentes, a vazão do ar condicionado e a conformidade com os padrões e normas técnicas vigentes, conforme o Manual de Padrões Técnicos Veicular, Procedimentos para Inspeção de Manutenção e de Movimentação de Frota no Sistema de Transporte de São Paulo.

A inspeção de conformidade com as normas técnicas vigentes deverá ser realizada em 100% (cem por cento) dos lotes, tanto para veículos novos, como para veículos em uso, os demais tipos de inspeção seguem os critérios a seguir:

Veículos em uso: serão inspecionados conforme os anexos B, C, D e H* em 100% (cem por cento) do lote, devendo atender a todos os requisitos das fichas de inspeção de frota dos grupos "A/B", "C", emissão de poluentes e vazão do ar condicionado*.

(*) quando houver ar condicionado.

Veículos novos: serão inspecionados conforme o anexo B e H em 100% (cem por cento) do lote, devendo atender a todos os requisitos das fichas de inspeção de frota dos grupos "A/B", "C", emissão de poluentes e vazão do ar condicionado.

4.7.1. A inspeção de emissão de poluentes obedecerá aos seguintes critérios:

4.7.1.1. Inspeção de emissão de fumaça – deverá ser realizada em 100% (cem por cento) do lote, obedecendo apenas as etapas descritas no anexo C item IV – 1.3.4., do procedimento para Aferição das Emissões de Poluentes de Motor Ciclo Diesel.

Nota: Se não houver emissão de fumaça branco-azulada ou fumaça preta em excesso, o veículo será considerado aprovado, caso contrário, deve-se realizar o processo completo descrito no Procedimento para Aferição das Emissões de Poluentes de Motor Ciclo Diesel, anexo C, com medição da opacidade.

4.7.1.2. Inspeção de níveis ruído – deverá ser realizada conforme está descrito no Procedimento de Medição dos Níveis de Pressão Sonora Interna e Externa dos Veículos, anexo D, seguindo o critério de amostragem conforme tabela NBR 5426, NQA=10%, NGI=II, mostrada a seguir.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Sérgio Siqueira Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/CM

João Luiz Teodoro de Moraes Copina
Gerente de Planejamento e
Inovação Tecnológica
SEM/COI

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

lote	Sequência	Amostra	Acumulado	Quantidade de produtos defeituosos	
				Aceita o lote	Rejeita o lote
2-5		100%		2-5	100%
6-25	1ª.	3	3	0	2
	2ª.	3	6	1	2
26-50	1ª.	5	5	0	3
	2ª.	5	10	3	4
51-90	1ª.	8	8	1	4
	2ª.	8	16	4	5
91-150	1ª.	13	13	2	5
	2ª.	13	26	6	7

Nota: No caso de reprovação/rejeição da amostra, o lote deverá ser inspecionado em 100% (cem por cento).

Exemplos de uso da tabela:
Lote com 10 (dez) veículos

Se as primeiras três amostras resultarem em 01 reprovação, tomam-se mais três amostras. O lote só será aceito se não houver reprovação na 1ª amostra, ou quando for o caso, se não houver reprovação na segunda amostragem.

Lote com 26 (vinte e seis) veículos

Se as primeiras 05 (cinco) amostras resultaram em 01 (uma) reprovação, tomam-se mais 05 (cinco) amostras. O lote só será aceito se não houver reprovação na 01ª amostra, ou quando for o caso, se não houver reprovação na segunda amostragem.

5. CRITÉRIOS DE INSPEÇÃO PERIÓDICA
5.1. AGENDAMENTO

Os operadores do sistema devem ser informados com antecedência mínima de 07 (sete) dias da data efetiva da inspeção, através de comunicação escrita/e-mail.

5.2. PERIODICIDADE

Toda frota do sistema deve ser inspecionada em intervalo máximo de 180 (cento e oitenta) dias e mínimo de 60 (sessenta) dias a partir dos resultados obtidos no último ciclo de vistoria pelas operadoras do Sistema, conforme o Procedimento para o Ranking de Vistoria de Frota (Anexo F).

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Sandro Salura Neto
Supervisor de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gertrude Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

Adriano Medeiros Cunha
Técnicos de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
SEM/GIA



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES-



CÓD.

FL.

- 15 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

5.3. AMOSTRA

A inspeção de manutenção e conservação de frota será realizada em 100% (cem por cento) da frota patrimonial, cadastrada na data agendada para a inspeção.

Os veículos devem estar limpos, interna e externamente, especialmente o chassi e os eixos dianteiro e traseiro.

5.4. PERÍODO

As inspeções podem ser executadas no período diurno ou noturno em conformidade com programação elaborada pela área de Inspeção de Frota.

5.5. PROGRAMAÇÃO FROTA X PRAZO

O período estabelecido para as inspeções nas garagens dos operadores do sistema ou no CIT, leva em consideração a quantidade de veículos da frota patrimonial da operadora e a tecnologia dos veículos.

6. CRITÉRIOS DE INSPEÇÃO EXTRAORDINÁRIA

6.1. A inspeção extraordinária poderá ocorrer a qualquer tempo, sem aviso prévio, sendo que a amostragem da frota inspecionada será definida a critério da SPTrans. A pontuação resultante da Inspeção Extraordinária poderá compor a equação para definição do Ranking de Vistoria da frota ou substituir a Nota da Inspeção Amostral.

6.2. Os veículos que eventualmente não atendam ao estabelecido no contrato, observado o limite máximo de 12 (doze) meses acima do definido, serão submetidos a inspeções bimestrais, além daquelas já previstas, e pelo menos uma avaliação técnica do estado geral de conservação por meio da metodologia FEC – Fator do Estado da Carroceria.

7. CRITÉRIOS DE INSPEÇÃO AMOSTRAL

7.1. METODOLOGIA DE TRABALHO

7.1.1. Inspeção Amostral Convocação

A Área de Inspeção irá enviar às Operadoras, uma comunicação contendo a relação dos veículos convocados na manhã do dia previsto para inspeção. Os veículos serão selecionados de forma aleatória, para realização de Inspeção no CIT – Centro Integrado de Transporte, em horário pré-determinado.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Sênio Siqueira Neto
Suplementação de Engenharia Veículos e
Mobilidade Especial
DO / SEM

Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM / GIA

José Luiz Rego Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM / GDI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 16 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

7.1.2. Inspeção Amostral Fiscalização

A área de Fiscalização de Campo irá intimar o veículo ou acompanhar o mesmo para realização de inspeção no CIT – Centro Integrado de Transporte, em horário de realização das inspeções.

7.1.3. Inspeção Amostral Solicitação

A área de Inspeção poderá enviar às operadoras a comunicação para apresentação imediata do veículo ou a área de Fiscalização de Campo poderá acompanhar este para realização de inspeção no CIT – Centro Integrado de Transporte.

7.2. CRITÉRIOS PARA CONVOCAÇÃO

O critério para convocação aleatória dos veículos terá como referência:

- No máximo 05 (cinco) veículos por garagem/dia;
- Preferencialmente 01 (um) veículo por linha;
- Veículos com reclamação de usuário;
- Veículos com ano de fabricação mais antigo;
- Coletivos com menor número de inspeções Amostrais realizadas;
- Denúncias;
- Acidentes;
- Tipo de Tecnologia;
- Outros critérios referentes às condições operacionais;
- Preferencialmente não serão selecionados os veículos que pertencem a empresa/garagem que estejam passando por inspeção periódica ou desmontagem, exceto os veículos com reclamação de poluentes.

Obs.: Em casos esporádicos a SPTrans poderá convocar veículos sem a utilização dos critérios acima citados.

7.3. CONTROLE

Será elaborado pela Área de Inspeção um controle dos veículos inspecionados, com objetivo de criação de um banco de dados para acompanhamento estatístico do processo.

AUTORIZAÇÃO:

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

DO e DP

Simão S. Neto
Supervisor de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Audição Técnica
SEM/GIA

Luiz Rogo Medeiros Cunha
Chefe de Departamento e
Inovação Tecnológica
SEM/DI

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

7.4. PONTUAÇÃO

Esta inspeção será considerada para o cálculo da pontuação das empresas e terá peso percentual maior que a inspeção Periódica.

8. CRITÉRIOS DE APROVAÇÃO/ REPROVAÇÃO

8.1. VEÍCULO APROVADO

O veículo inspecionado que não apresentar defeitos em itens das Fichas de Inspeção A/B, C, Inspeção de Desmontagem e de Emissão de Poluentes será liberado para a operação.

8.2. VEÍCULO REPROVADO

Veículo inspecionado que apresentar qualquer tipo de defeito

8.2.1. Veículo Reprovado (Grupos A e C)

Os veículos inspecionados que apresentarem defeitos em itens de segurança nas Fichas de Inspeção "A" (sistemas de freio, suspensão, direção, sistema rodante e estrutura do chassi) e "C" (dispositivos e equipamentos de acessibilidade), ficarão impedidos de operar até o devido reparo, sendo para isso lacrado pela equipe técnica.

8.2.2. Veículo Reprovado (Grupo B)

Os veículos inspecionados que apresentarem defeitos na Ficha de Inspeção do Grupo "B" em componentes que não oferecem riscos a segurança geral, não serão impedidos de operar, devendo a operadora repará-los e reapresentá-los no mesmo dia da inspeção ou em outra data solicitada pelo setor de vistoria (reinspeção).

8.2.3. Veículo Reprovado (emissões de poluentes)

Os veículos que apresentarem níveis de opacidade ou de pressão sonora acima dos limites estabelecidos durante a inspeção de emissão de fumaça e ruído serão impedidos de operar, devendo a operadora repará-los e reapresentá-los, para nova inspeção.

Nota: Os veículos que apresentarem os resultados "Parâmetro Fora do Padrão", "Resultado fora do Padrão" e "Lacre da Bomba Injetora Faltando/Danificado", não serão impedidos de operar, devendo a operadora repará-los e reapresentá-los no mesmo dia da inspeção ou em outra data solicitada pelo setor de vistoria (reinspeção).

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão Sauro Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Carmona dos Reis Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/CA

Joná Luis Berto Modinos Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/DTI

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

8.2.4. Veículo Reprovado (Inspeção de desmontagem)

Os veículos que apresentarem defeitos na Ficha de Inspeção de Desmontagem ficarão impedidos de operar até o devido reparo, sendo para isso lacrado pela equipe técnica.

9. CRITÉRIOS DE LACRAÇÃO

A lacração será feita de modo a não impedir a livre movimentação do veículo, sendo de inteira responsabilidade do operador a remoção e condução do veículo para reparação.

Todo veículo lacrado na inspeção, deverá passar por reinspeção, devendo ser apresentado após os devidos reparos.

Estes veículos estarão sujeitos às penalidades previstas no RESAM – Regulamento de Sanções e Multas.

9.1. LACRADO POR DEFEITO (A, C)

Veículos que apresentaram defeitos no check-list das fichas de inspeção dos Grupos "A" e "C".

9.2. LACRADO POR DEFEITO (B)

Veículos que apresentarem defeitos da ficha de inspeção do grupo "B", que ofereçam risco de segurança aos usuários ou que tenham indícios de comprometimento de estrutura de chassi e/ou carroceria.

9.3. LACRADO POR DEFEITO (FULIGEM, RÚIDO)

Veículos que apresentarem índices de opacidade, pressão sonora interna ou externa superior ao estabelecido nos Anexos C e D conforme a tecnologia do veículo ou qualquer uma das irregularidades constantes no formulário de inspeção de emissões de poluentes. Estes veículos serão lacrados devendo ser reparados e reapresentados para nova inspeção.

9.4. LACRADO POR DEFEITO (INSPEÇÃO DESMONTAGEM)

Veículos que apresentarem defeitos no check-list da ficha de inspeção de desmontagem de rodas, serão lacrados até que sejam solucionados os problemas.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------


Sílvio Sérgio Neto
Supervisor Técnico de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
BO/SEM


Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA


José Luiz Righi Rodrigues Cunha
Gerente de Gestão, Inovação e
Iniciativas Especiais
SEM/GIA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

9.5. LAGRADO POR DEFEITOS SUJEITOS A AVALIAÇÃO POR METODOLOGIA FEC

Veículos que apresentarem alguns dos defeitos da ficha de inspeção "B" que tenham indícios de comprometimento de estrutura de chassis e/ou carroceria, conforme tabela a seguir. Estes veículos poderão ser lacrados e encaminhados ao CIT para passarem por avaliação utilizando a metodologia FEC.

Após avaliação pela metodologia FEC - Fator do Estado de Conservação da Carroceria, caso o veículo se encaixe abaixo da classificação de "Necessidade de reforma pesada" (ver Anexo G), somente será liberado após execução dos reparos e aprovação em nova inspeção por parte da SPTrans, utilizando a mesma metodologia.

TABELA

ITEM DE VERIFICAÇÃO	ESTADO
ESTRUTURA DOS DEGRAUS	> DANIFICADA
CHASSI E PLATAFORMA	> TRINCADO
	> CORROSÃO
ÓCULOS DIANTEIRO / TRASEIRO	> QUEBRADO
	(provocando infiltrações)
REVESTIMENTO CHAPARIA EXT.	> DANIFICADO (sem condições de recuperação)
QUADRO DA JANELA	> INFILTRAÇÃO
	> QUEBRADO
	> SOLTO
AR CONDICIONADO	> INOPERANTE/DANIFICADO
REVESTIMENTO INTERNO	> FALTANDO
	> COM INFILTRAÇÃO
	> SOLTO
	> DANIFICADO

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

Sandro Silva Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

Thales Roberto Cunha
Coordenador de Engenharia e
Avaliação Tecnológica
SEM/COI

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

9.6. LACRADO EM REFORMA

Veículos não apresentados pela operadora durante a inspeção, por estarem em manutenção aguardando peças e/ou reparos mecânicos, elétricos, funilaria e pintura, inclusive em oficinas externas a garagem. Os veículos que se encontrem em manutenção em oficinas externas a garagem deverão ter comprovação por meio de documento emitido a ser apresentado até o término do período de inspeção.

9.7. LACRADO INOPERANTE

Veículos encontrados nas dependências da garagem, parcialmente desmontados (canibalizados), não apresentando os aspectos de veículo em reforma.

9.8. LACRADO NÃO APRESENTADO

Veículos que por qualquer razão, não foram apresentados para inspeção dentro do cronograma previsto. Estes veículos equiparam-se aos lacrados e estão proibidos de operar até que sejam apresentados e liberados pela equipe de inspeção de frota e estarão sujeitos às penalidades previstas no Regulamento de Sanções e Multas – RESAM.

9.9. LACRADO NÃO LIBERADO NA REINSPEÇÃO

Veículos reprovados na inspeção, não lacrados, e reprovados na reinspeção, devem ser lacrados e autuados por enquadramento no código G44 do RESAM - "Veículo reprovado na inspeção de frota, reincidir em reprovação na reinspeção". Sendo assim, ficam proibidos de operar até que sejam reapresentados e liberados pela equipe de inspeção de frota.

Nota1: Nas datas previstas para reinspeção, todas as pendências das fichas de inspeção dos Grupos "A", "B" e "C" deverão estar solucionadas para a sua liberação.

Nota2: O veículo deverá ser autuado a cada nova reprovação em reinspeção e o lacre deverá ser mantido.

9.10. As informações sobre os veículos lacrados reprovados na inspeção, reinspeção ou por não apresentação, serão lançadas no Infotrans e automaticamente disponibilizadas à fiscalização.

9.11. As informações contidas no sistema Infotrans, referente a veículos lacrados, serão confrontadas com o "SIM", e caso seja identificado algum veículo operando na condição de lacrado, automaticamente, a ocorrência será disponibilizada para a fiscalização, para as providências cabíveis.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão Sousa Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luiz Rosa Mendes Cunha
Coordenador de Gerenciamento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

10. CRITÉRIOS DE REINSPEÇÃO

10.1. AGENDAMENTO

Os operadores do sistema deverão ser informados através de comunicação escrita e/ou eletrônica.

a) Reinspeção da Periódica

Convocação com antecedência mínima de 03 (três) dias corridos.

b) Reinspeção Amostral

Caso o veículo não seja reapresentado em até 05 (cinco) dias úteis, deverá ser convocado para realizar a reinspeção impreterivelmente no sexto dia útil após a inspeção.

c) Reinspeção Desmontagem

Caso o veículo apresente irregularidades do grupo B será utilizado o mesmo critério da Reinspeção Amostral - item b.

d) Reinspeção Poluentes

Caso o veículo apresente irregularidades referentes ao "lacre da bomba ou resultado fora do padrão", ficando de reinspeção, será utilizado o mesmo critério da Reinspeção Amostral - item b.

10.2. VEÍCULO NÃO APRESENTADO PARA REINSPEÇÃO

No caso de não apresentação, o veículo deverá ser lacrado no sistema Infotrans e atuado por enquadramento no código M30 previsto no RESAM - **Deixar de apresentar veículo para a inspeção de frota.**

10.3. LOCAL

A reinspeção deverá ser executada, nas dependências do CIT – Centro Integrado de Transporte – (Rua Joaquim Carlos, 655 Pari), no período diurno ou noturno em conformidade ao cronograma elaborado pelo setor de Inspeção Veicular.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão Sturz Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auxiliaria Técnica
SEM/GIA

José Luiz Rigo de Moraes Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 22 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

11. LOCAIS DE INSPEÇÃO

As inspeções serão realizadas nas dependências das garagens das operadoras do sistema ou no Centro Integrado de Transporte – CIT, sito à Rua Joaquim Carlos, 675 – Pari – São Paulo.

11.1. INSPEÇÃO PERIÓDICA NAS GARAGENS DO SISTEMA

11.1.1. Horários

As inspeções programadas para o período noturno terão início preferencialmente após as 20h00, com término previsto para as 00h00, sendo que o horário reservado para o repasse será das 00h00 às 02h00 do dia consecutivo. Para o período diurno, terão início preferencialmente após as 09h00, estendendo-se no máximo até as 15h00 do mesmo dia.

11.1.2. Equipes de Inspeção

As equipes de inspeção serão compostas de no mínimo 03 (três) Técnicos de Inspeção Veicular.

11.1.3. Veículos a serem vistoriados

A quantidade de veículos a serem vistoriados por dia depende da programação que foi elaborada de acordo com a estrutura da garagem, quantidade e tecnologia veicular da frota patrimonial da operadora.

11.1.4. Condições dos Veículos

Os veículos devem estar limpos, interna e externamente, especialmente o chassi e os eixos dianteiro e traseiro.

11.1.5. Condições das valetas

A operadora deverá disponibilizar para os trabalhos de inspeção, uma valeta em boas condições de uso e de iluminação, para cada 75 (setenta e cinco) ônibus da frota.

11.1.6. Disponibilização de veículos

A operadora deverá disponibilizar a frota em intervalos compatíveis com a quantidade de veículos a serem inspecionados, através de manobristas.


AUTORIZAÇÃO:

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:


Sírio Saure Natio
Supervisor de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM


Tarciso Carlos Déssia
Chefe de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA


Paulo Roberto Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

11.1.7. Suspensão da Inspeção

Caso ocorra interrupção na apresentação dos veículos, num período acima de 30 (trinta) minutos, a inspeção será suspensa e o operador do Sistema estará sujeito às penalidades previstas no RESAM.

11.2. INSPEÇÃO PERIÓDICA NO CENTRO INTEGRADO DE TRANSPORTE - CIT

11.2.1. Horários

As inspeções programadas para o CIT no período diurno terão início às 08h00, com término previsto para às 16h00 do mesmo dia. Para o período noturno, as inspeções dar-se-ão das 19h00 às 02h00 do dia subsequente.

11.2.2. Veículos a serem vistoriados

A quantidade de veículos a serem vistoriados por operadora deverá atingir 100% (cem por cento) da frota, porém, a quantidade diária a ser apresentada no CIT deverá seguir frota patrimonial da operadora, tipo de tecnologia e os horários de sua oscilação, de forma a não comprometer a operação.

11.2.3. Equipes de Inspeção

As equipes de inspeção que prestarão serviços deverão ser proporcionais à quantidade de veículos a serem inspecionados.

11.2.4. Condições dos Veículos

Os veículos devem estar limpos, interna e externamente, especialmente o chassi e os eixos dianteiro e traseiro.

11.2.5. Suspensão da Inspeção

Caso ocorra interrupção na apresentação dos veículos, num período acima de 30 (trinta) minutos, a inspeção poderá ser suspensa e o operador do Sistema estará sujeito às penalidades previstas no RESAM.

11.3. INSPEÇÃO AMOSTRAL NO CENTRO INTEGRADO DE TRANSPORTE - CIT

11.3.1. Horários

As inspeções/reinspeções da Amostragem Convocação serão programadas para o CIT e deverão ocorrer obedecendo às faixas horárias da tabela abaixo:

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simões Souza Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 24 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

HORÁRIOS PARA APRESENTAÇÃO

CONVOCAÇÕES PARA INSPEÇÃO AMOSTRAL POR FAIXA HORÁRIA - DIURNA

FAIXA HORÁRIA	TIPO	ÁREAS	OBS
09:00 às 10:00	CONVOCAÇÃO	3	APENAS A EXPANDIR
10:00 às 11:00	CONVOCAÇÃO	2	
11:00 às 12:00	CONVOCAÇÃO	1 e 3	
12:00 às 14:00	CONVOCAÇÃO	3	APENAS A VIP 31
13:00 às 14:00	CONVOCAÇÃO	1, 5 e 8	ÁREA 1 APENAS A NORTE BUSS
13:00 às 15:00	CONVOCAÇÃO	3	APENAS A TRANSUNIÃO
14:00 às 15:00	CONVOCAÇÃO	4	
14:00 às 16:00	CONVOCAÇÃO	6 e 7	

CONVOCAÇÕES PARA INSPEÇÃO AMOSTRAL POR FAIXA HORÁRIA - NOTURNA

FAIXA HORÁRIA	TIPO	OPERADORAS
19:00 às 22:00	CONVOCAÇÃO	EXPANDIR, NORTE BUSS 26, SAMBAIBA, STA BRÍGIDA, TRANSPPASS e VIP 33
22:00 às 02:00	CONVOCAÇÃO	AMBIENTAL, CID DUTRA, MOBIBRASIL, PESSEGO, TRANSKUBA, TRANSUNIÃO, TRANSWOLF, TUPI e VIP 73 - 74

REINSPEÇÃO GERAL POR FAIXA HORÁRIA

FAIXA HORÁRIA	TIPO	ÁREAS	OBS
08:00 às 15:00	REINSPEÇÃO	TODAS AS ÁREAS	
19:00 às 21:00	REINSPEÇÃO	TODAS AS ÁREAS	VEICULOS COM PENDENCIAS DE POLUENTES
19:00 às 02:00	REINSPEÇÃO	TODAS AS ÁREAS	VEICULOS SEM PENDENCIAS DE POLUENTES

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

Simão Sávio Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
OO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luiz dos Santos Lima
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 25 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

11.3.2. Veículos a serem vistoriados

A quantidade de veículos a serem vistoriados deve seguir o estipulado nos Procedimentos para Ranking de vistoria de frota.

11.3.3. Equipes de Inspeção

As equipes de inspeção que prestarão serviços deverão ser proporcionais à quantidade de veículos a serem vistoriados.

11.4. INSPEÇÃO DE DESMONTAGEM DE RODAS NAS GARAGENS DO SISTEMA

11.4.1. Horários

As inspeções realizadas concomitantemente com a inspeção periódica programada para o período noturno terão início às 20h00, com término previsto para as 02h00. Para o período diurno, terão início às 09h00, estendendo-se no máximo até as 15h00 do mesmo dia.

Eventualmente, estas inspeções poderão ser agendadas em dias e horários específicos nas garagens das operadoras, conforme necessidade da área de Inspeção Veicular.

11.4.2. Equipes de Inspeção

Esta atividade será realizada por pelo menos 01 (um) técnico de inspeção veicular.

11.4.3. Disponibilização de veículos

A operadora deverá apresentar os veículos conforme comunicação enviada pelo setor de vistoria, quando da realização da desmontagem separadamente da inspeção periódica. Quando esta atividade for realizada junto com a inspeção periódica, os técnicos escolherão aleatoriamente os veículos que realizarão a vistoria de desmontagem.

A operadora deverá disponibilizar uma equipe técnica para realizar os serviços referentes a desmontagem de rodas.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Silvino Ariane Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

Paulo Luis Rizzo Medeiros Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 26 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

12. DESEMPENHO DAS OPERADORAS

As operadoras terão seu desempenho classificado em 03 (três) níveis de acordo com a pontuação recebida, sendo, de 93 à 100 pontos SATISFATÓRIO, de 80 à 92,99 pontos REGULAR e abaixo de 80 pontos INSATISFATÓRIO.

Obs.: As operadoras que ficarem no conceito insatisfatório, poderão a critério da SPTrans, realizar as inspeções periódicas no CIT – Centro Integrado de Transporte.

13. AUDITORIA TÉCNICA

As operadoras que apresentarem Frota com defeitos do Grupo A, acima do limite de 10% (dez por cento), poderão ser submetidas a Auditoria Técnica Extraordinária nos processos relativos à Manutenção.

14. INFRA- ESTRUTURA

As operadoras que não apresentem infraestrutura adequada para a realização das ações de inspeção deverão apresentar os veículos para verificação no CIT.

15. RESPONSÁVEL TÉCNICO

A cada inspeção o operador do Sistema deve obrigatoriamente indicar, formalmente, um responsável técnico para acompanhamento e organização dos trabalhos. A formalização deve ser apresentada ao Responsável pela Equipe da SPTrans, antes do início da Inspeção de Frota, independentemente do local de realização das inspeções.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão Luiz Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Carson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

Jose Luiz Rogo Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

ANEXO B - MANUAL DE INSPEÇÃO VEICULAR

1. IRREGULARIDADES DA FICHA DE INSPEÇÃO "A"

1.1. SISTEMA DE FREIO

a- Válvula Pedal

- Verificar, através acionamento do pedal de freio, a existência de vazamento nas válvulas, encanamentos, flexíveis e conexões, a contaminação junto a descarga da válvula.

b- Almofada do Pedal do Freio (Grupo B)

- Verificar a existência e o desgaste.

Somente será considerado desgaste quando estiver acima de 50% da área útil lisa ou faltando pedaços em qualquer dimensão, aparecendo a parte metálica do pedal

c- Freio de Estacionamento

- Verificar o estado de conservação quanto a quebra e elementos de fixação;
- Verificar o funcionamento e a existência de vazamentos no sistema;
- Verificar, com o motor do veículo desligado, através do acionamento da válvula, sua estanqueidade e pressão.

d- Catraca Automática e/ou Mecânica

- Verificar o funcionamento, a fixação e a regulagem;
- Verificar a existência do pino da catraca.

e- Disco de Freio

- Verificar a existência de trincas e/ou desgaste.

f- Pastilha de Freio

- Verificar a fixação e/ou desgaste acentuado.

g- Pinça de Freio

- Verificar a existência, vazamentos e os elementos de fixação.

h- Lonas de Freio

- Verificar com o acionamento do pedal do freio, a fixação das lonas nos patins e;
- Verificar através da janela de inspeção a espessura das lonas dianteiras e traseiras.
- Verificar a existência de contaminação por fluido.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão Carlos Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
OO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luiz Figueiredo Costa
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

- Verificar a regulagem.
- i- **Cilindros Pneumáticos e de Freio (cuíca)**
 - Verificar o funcionamento do sistema e a existência de vazamentos;
 - Verificar o estado de conservação, quanto a quebra, corrosão e os elementos de fixação;
 - Verificar o estado de fixação do parafuso de regulagem da cuíca traseira;
 - Verificar a existência de vazamento no cilindro.
- j- **Servo Freio**
 - Verificar a existência de vazamentos, o estado de conservação quanto a quebra, corrosão e os elementos de fixação.
- k- **Cilindro de Roda**
 - Verificar a existência de vazamentos e os elementos de fixação.
- l- **Flexível da Roda**
 - Verificar a existência de vazamentos, o estado de conservação, corrosão, posicionamento e fixação.
- m- **Válvulas, Tubulações e Reservatórios**
 - Verificar existência de vazamentos, o estado de conservação quanto a quebra, corrosão, contaminação.

1.2. SISTEMA DE SUSPENSÃO

- a- **Amortecedores (dianteiros e traseiros)**
 - Verificar a existência de vazamentos e;
 - Verificar a existência de quebra, corrosão e estado dos elementos de fixação.
- b- **Suporte do Amortecedor**
 - Verificar a existência de quebra, e estado dos elementos de fixação.
- c- **Bucha dos Amortecedores**
 - Verificar estado de conservação e a fixação.
- d- **Feixe de Molas**
 - Verificar o alinhamento, estado de conservação quanto a quebra, posicionamento e os elementos de fixação.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão Santos Neto
peritenciarista de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luiz Lopes Mendes Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

e- Bucha das Molas

- Verificar o estado de conservação quanto a quebra, desgaste, fixação e alinhamento.

f- Espigão das Molas

- Verificar o posicionamento, estado, alinhamento e fixação.

g- Grampo das Molas

- Verificar o estado de conservação quanto a quebra e os elementos de fixação, e dimensões originais.

h- Suporte das Molas

- Verificar o estado de conservação quanto a quebra, desgaste e os elementos de fixação.

i- Algema (Jumelo)

- Verificar estado de conservação quanto a quebra, desgaste e fixação.

j- Mola Helicoidal (Suspensão Metálica)

- Verificar o estado de conservação quanto a quebra e fixação.

k- Pino do Suporte da Mola

- Verificar o estado de conservação quanto a quebra, desgaste e fixação.

l- Suporte e Parafuso da Mola Helicoidal (Suspensão Metálica)

- Verificar a existência, o estado de conservação quanto à quebra e fixação.

m- Bolsões de Ar (Suspensão Pneumática Mista)

- Verificar o estado de conservação quanto a bolhas, rasgos, vazamentos e os elementos de fixação.

n- Válvula de Nível (Suspensão Pneumática Mista)

- Verificar o estado de conservação quanto a quebra, corrosão, regulagem, vazamentos e os elementos de fixação.

o- Barra Estabilizadora

- Verificar existência, estado de conservação quanto a quebra, corrosão, desgaste e os elementos de fixação.

p- Bucha da Barra Estabilizadora

- Verificar existência e o estado de conservação.

AUTORIZAÇÃO: DO e DF	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão César Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

Dr. Luiz Primo Medeiros Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/DSI

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

q- "Banana Bean" (Suspensão Pneumática)

- Verificar estado de conservação quanto a quebra, corrosão, desgaste, posicionamento e os elementos de fixação.

r- Haste / Suporte de Reação Traseira

- Verificar o estado de conservação quanto a quebra, corrosão, desgaste, empenamentos, adaptações e os elementos de fixação; e
- Verificar a existência de soldas nas hastes e suportes.

1.3. SISTEMA DE TRAÇÃO

a- Eixo Cardan

- Verificar o estado de conservação quanto a quebra, alinhamento rasgo na borracha e os elementos de fixação e;
- Verificar a existência da cinta protetora e o estado de conservação quanto a quebra.

b- Vazamento excessivo

- Verificar a existência de vazamento do motor, do câmbio e do diferencial.

c- Homocinética

- Verificar estado da borracha e a fixação.

1.4. SISTEMA RODANTE

a- Pneus

- Verificar o estado de conservação:
 - Talão: quanto a existência de trincas, rachaduras e outros defeitos;
 - Lateral, quanto a deformações (bolhas), existência de cortes, manchões, independente da extensão ou local;
 - A existência de pneus reformados no eixo dianteiro (recapados, recauchutados e remoldados);
 - Banda de Rodagem: Verificar a profundidade dos sulcos através da referência TWI e/ou utilização de profundímetro e desgastes anormais.

NOTA: Conforme as Resoluções nº 811 de 27 de fevereiro de 1996 e nº 558 de 15/04/1980 do CONTRAN, fica proibida a utilização de pneus reformados no eixo dianteiro (recapados, recauchutados e remoldados).

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM
-------------------------	------------	--------------

Simão Siqueira Filho
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SP/AGIA

José Luis Tilly Modeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/DI

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

b- Rodas

- Verificar o estado de conservação quanto a trincas, amassados e quebra independente da extensão;
- Verificar a existência de porcas e espelhos.
- Verificar a originalidade (padrão com relação ao fabricante).

1.5. SISTEMA EIXO DIANTEIRO – DIREÇÃO

a- Caixa de Direção

- Verificar a existência de vazamento de fluido na caixa, encanamentos flexíveis e conexões;
- Verificar o estado de fixação da caixa.
- Verificar os elementos de fixação do braço Pitman.

b- Suporte da Caixa

- Verificar o estado de fixação;
- Verificar o estado de conservação quanto a quebra e a existência de trincas.

c- Eixo Dianteiro/Traseiro

- Verificar o estado de conservação quanto a existência de trincas, empenamento no eixo, independente da extensão;
- Verificar a existência de folga na manga do eixo;
- Verificar o desgaste do rolamento da manga.

d- Parafuso do Batente da Manga

- Verificar a existência e a fixação do parafuso do batente.

e- Braço da Manga do Eixo Dianteiro

- Verificar o desgaste e a fixação do braço.

f- Terminais da Barra


- Verificar o estado de conservação quanto ao desgaste, borracha rasgada e fixação dos terminais (folgas).

g- Braço Intermediário

- Verificar o desgaste e os elementos de fixação.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------


Sérgio Serra Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
COI/SEM


Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/VGIA


José Luis Rogério Bidiniros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/CDI

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

h- Terminais da Barra Longa

- Verificar o estado de conservação quanto ao desgaste, borracha rasgada e fixação dos terminais (folgas).

i- Haste / Suporte de reação

- Verificar o estado de conservação quanto a quebra, desgaste, empenamento, adaptações e os elementos de fixação.

1.6. SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO

a- Tanque de Combustível

- Verificar o estado de conservação quanto a corrosão, amassados, vazamentos e os elementos de fixação.
- Verificar a existência de tampa no bocal do tanque.

b- Cinta / Suporte do Tanque

- Verificar a existência, estado de conservação quanto a quebra, desgaste e os elementos de fixação.

1.7. Sistema Chassi e Plataforma

a- Estrutura dos Degraus

- Verificar o estado de conservação quanto a quebra, existência de uma ou mais trincas na longarina, independente da extensão;
- Verificar o estado dos elementos de fixação;
- Verificar a altura dos degraus, conforme Manual dos Padrões Técnicos de Veículos;
- Verificar a existência de reparos inadequados.

b- Chassi / Plataforma

- Verificar o estado de conservação quanto a quebra, existência de uma ou mais trincas na longarina, independente da extensão e local;
- Verificar a existência de reparos inadequados.

c- Bloqueio das Portas

- Verificar a existência e o funcionamento;

d- Limitador de velocidade

- Verificar a existência e o funcionamento.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão Souza Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luis Roberto Mendes Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

2. SISTEMA DE ACESSIBILIDADE - IRREGULARIDADES DA FICHA DE INSPEÇÃO "C"

2.1. ÁREA RESERVADA PARA CADEIRA DE RODAS E CÃO-GUIA

- a- Área para cadeira de rodas (min: 1200x800 mm)
- Verificar se as dimensões estão dentro dos padrões estabelecidos.
- b- Área para manobras (área livre: 1200 mmx1200mm)
- Verificar se as dimensões estão dentro dos padrões estabelecidos;
 - Verificar a existência de obstáculos que possam dificultar a manobrabilidade das cadeiras
- c- Banco para acomodação do cão-guia deve ter um volume mínimo livre composto por dimensões de 700 mm para o comprimento, 400 mm para a profundidade e 300 mm.
- Verificar se as dimensões estão dentro dos padrões estabelecidos.

2.2. GUARDA-CORPO

- Verificar dimensões gerais do guarda-corpo.
- Verificar existência de 01 (um) cinto de 03 (três) pontos com mecanismo retrátil e altura ajustável.

2.3. SISTEMA DE TRAVAMENTO DA CADEIRA DE RODAS

- Verificar existência, funcionamento e estado de conservação do sistema de travamento da cadeira de rodas.

2.4. EQUIPAMENTOS PARA ACESSIBILIDADE

2.4.1. Rampas

- a) Verificar nos veículos de piso baixo a existência de rampas nas portas de embarque à esquerda e à direita.
- b) Verificar as seguintes características técnicas quanto à existência, funcionamento e estado de conservação:
- Dispositivo de acionamento **motorizado** ou **manual**.
 - **Largura** livre mínima de 800 mm.
 - **Comprimento** até 900 mm, para a parte que se projetar para fora do veículo.
 - **Inclinação** em conformidade aos requisitos da NBR 15570 e NBR 15646.
 - **Embutida** no piso próximo da área de embarque, ou **abaixo da carroceria**, desde que instalada em compartimento fechado e protegida contra choques.
 - Suportar, além do peso próprio, uma carga de operação de 250 kgf.

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUIR:

DIVULGADO EM:

Simão Saura Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Cermon Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/CHA

José Luis Prigo de Barros Costa
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/DEI

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

- Capacidade de resistir à pressão mínima de 350 kgf/m² sobre a rampa.
- Identificação de capacidade máxima de carga em local visível.
- Revestimento com o mesmo material antiderrapante utilizado no piso interno do veículo, mantendo as propriedades em qualquer condição climática.
- Cor Amarela, se possível com propriedades refletivas, para os perfis de acabamento da rampa. Na impossibilidade de aplicação do perfil, poderá ser admitida outra forma de sinalização em seu contorno (bordas) para visibilidade superior e frontal dos limites.
- Inexistência de cantos vivos.
- Dispositivo que impeça o fechamento da porta enquanto a rampa estiver acionada.
- A superfície da rampa de acesso não pode ter protusões, ressaltos ou obstáculos maiores do que 05 mm (cinco milímetros).
- Chanfro na borda frontal.
- Dispositivo que impossibilite a movimentação do veículo enquanto a porta de serviços estiver aberta e a rampa de acesso estiver em operação.

2.4.2. Plataforma Elevatória Veicular

Verificar as seguintes características técnicas quanto a existência, funcionamento e estado de conservação.

- a) Permitir a elevação de pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, em cadeira de rodas ou em pé, para acesso em nível ao interior do veículo, com espaço livre que respeite as dimensões de volume definidas na norma ABNT NBR 15570.
- b) Vão livre mínimo de 800 mm para a largura.
- c) Comprimento mínimo de 700 mm na condição de repouso e 1000 mm na condição de operação.
- d) Capacidade de elevação, maior ou igual a 250 kg, excetuando a massa própria da plataforma elevatória, devidamente indicada no equipamento.
- e) Capacidade de resistir à pressão, maior ou igual a 350 kgf/m² na área da plataforma, com o veículo em movimento e o elevador em posição de repouso.
- f) Ângulo de inclinação da plataforma elevatória menor ou igual a 03° (três graus) em qualquer direção, com ou sem carga, em relação ao piso do veículo.
- g) Desnível e vão entre a plataforma e o piso do veículo não podem ser maiores do que 20 mm e 30 mm respectivamente, em conformidade aos termos da norma ABNT NBR 14022 e ABNT 15646.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão Soares Neto
Superficiente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO / SEM

German Carlos D'Ássia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GJA

José Luiz Rizzo Medeiros Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



COD.
FL.
- 35 -

ASSUNTO
PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

- h) Não existência de cantos vivos que possam oferecer perigo aos usuários.
- i) Comandos da plataforma elevatória devem ser ligados fisicamente ao equipamento. Adicionalmente pode ser utilizado controle remoto, porém com ação somente próxima ao equipamento.
- j) Movimentos **contínuos**, suaves e silenciosos, descendo a todos os níveis (piso, calçadas e posições intermediárias), com operações reversas, não permitindo o travamento da plataforma.
- k) Velocidade de subida e descida, menor ou igual a **15 cm/s**. Nas operações de avanço e recolhimento, a velocidade não deve ser superior a **30 cm/s**.
- l) Dispositivo de **final de curso de subida**, quando a plataforma atingir a altura de acesso ao veículo.
- m) Dispositivo para evitar que a plataforma elevatória desça ou caia repentinamente em caso de falhas do sistema. No destravamento do sistema, o acionamento deve apresentar velocidade menor que **30 cm/s**.
- n) Dispositivo de **acionamento manual** da plataforma elevatória, para casos de falhas no sistema, próximo ao equipamento e de fácil acesso.
- o) **Dispositivos de apoio** (p.ex.: pega-mãos, alças, colunas ou corrimãos) aplicados em ambos os lados para garantir segurança e conforto aos usuários em cadeira de rodas ou em pé durante a utilização do equipamento, não se constituindo em nenhuma barreira física ou obstrução do vão livre para passagem.
- p) **Guias laterais** com altura mínima de **40 mm** na plataforma para balizamento do cadeirante, na parte que se projetar para fora do veículo.
- q) Dispositivo de acionamento **automático** localizado na borda frontal da plataforma, com altura mínima de **70 mm** para limitar o movimento frontal da cadeira de rodas e sem interferir nas manobras de entrada e saída.
- r) Dispositivo de acionamento automático localizado na parte posterior da plataforma, com altura mínima de **200 mm** para limitar o posicionamento dos pés do usuário não cadeirante.
- s) Revestimento em material **antiderrapante** utilizado no piso interno do veículo, mantendo as propriedades em qualquer condição climática.
- t) **Cor Amarela**, se possível com propriedades refletivas, para as guias laterais e anteparos de proteção frontal e posterior da plataforma elevatória.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Silvia Sara Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

Jose Luiz Roberto Almeida Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



COD.
FL.
- 36 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

- u) Acionamento da plataforma elevatória somente após **habilitação e abertura total** da porta de serviço.
- v) Dispositivo que impeça o fechamento da porta enquanto a plataforma estiver acionada.
- w) Sinal com pressão sonora de **55 dB(A)**, entre **500 e 3000 Hz**, medidos a **1000 mm** da fonte em qualquer direção e acionado em conjunto com a plataforma. O sinalizador deverá estar localizado na parte externa do veículo próximo à porta. O sinal deve ser intermitente com intervalos de **03 (três) segundos**, em conformidade aos termos da norma **ABNT NBR 14022**.
- x) Sinal ótico de alerta aos pedestres e trânsito de veículos, durante a operação de elevação ou rebaixamento da plataforma elevatória, em conformidade aos termos da norma **ABNT NBR 14022**, consistindo no mínimo, em acionamento automático das **luzes intermitentes (pisca alerta)** do veículo. Uma dessas luzes deve estar instalada junto à plataforma elevatória.
- y) Dispositivo que interrompa o **movimento descendente** da plataforma quando atingir um obstáculo.
- z) Dispositivo que impossibilite a movimentação do veículo enquanto a porta de serviços estiver aberta e a rampa de acesso estiver em operação.
- aa) A superfície da mesa da plataforma elevatória não pode ter protusões, ressaltos ou obstáculos maiores do que **6,5 mm**.

3. IRREGULARIDADES DA FICHA DE INSPEÇÃO "B"

3.1. Sistema Carroceria – Externa

a- Pára-brisa

- Verificar o estado de conservação quanto à quebra, trincas, fixação e condição irregular (Conforme resolução do CONTRAN nº 216/06).

Nota: A área envidraçada não poderá estar degradada (riscada) em mais de **50% (cinquenta por cento)** de sua extensão e nem conter expressões ofensivas a moral e bons costumes.

b- Vidro Traseiro

- Verificar a existência e o estado de conservação quanto a quebra e fixação e condição irregular.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUIR:	DIVULGADO EM:
-------------------------	-------------	---------------

Simão Roberto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

Helena Maria Medeiros Costa
Coordenadora de Planejamento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

Nota 1: A área envidraçada não poderá estar degradada (riscada) em mais de 50% (cinquenta por cento) de sua extensão e nem conter expressões ofensivas a moral e bons costumes.

Nota 2: Quando for constatada a falta de vidro ou outro material, o veículo deve ser LACRADO.

c- Estrutura

- Verificar o estado de conservação quanto a trincas e corrosão.

d- Óculos Dianteiro/Traseiro

- Verificar o estado de conservação quanto a trincas e corrosão.

e- Revestimento Externo/Chaparia

- Verificar o estado de conservação e fixação.

f- Mancais das Portas

- Verificar o funcionamento, estado de conservação quanto a quebra e desgaste nos mancais e os elementos de fixação das portas.

g- Tampa Pistão das Portas

- Verificar existência, estado de conservação e fixação.
- Verificar a existência do lacre para acesso as válvulas

Nota: Para os veículos que possuam o acesso as válvulas na parte interna do compartimento, esse deverá ser lacrado externamente na tampa.

h- Cilindro das Portas

- Verificar existência de vazamentos;
- Verificar os elementos de fixação e funcionamento;
- Verificar o estado de conservação e a existência de válvula de alívio.

i- Espelhos Retrovisores Convexos

- Verificar a existência, estado de conservação quanto a quebra, corrosão e fixação.


j- Folhas das Portas / Revestimento

- Verificar o estado de conservação quanto a quebra, furos e deformações;
- Verificar os elementos de fixação das folhas e revestimentos;
- Verificar a existência e estado de conservação dos vidros.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------


Simão Soares Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM


Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/ITA


André Luis Rogério Medeiros Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SP/SPDQ



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES-



CÓD.

FL.

- 38 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

Nota: A área envidraçada não poderá estar degradada (riscada) em mais de 50% (cinquenta por cento) de sua extensão e nem conter expressões ofensivas a moral e bons costumes.

k- Borracha das Portas

- Verificar a existência e o estado de conservação quanto a rasgos e deformações e a fixação.

l- Janelas Laterais / Canaletas

- Verificar a existência, estado de conservação quanto a quebra e funcionamento do vidro correção e a existência de corrosão.
- Verificar o estado de conservação dos vidros e fixação.

Nota: A área envidraçada não poderá estar degradada (riscada) em mais de 50% (cinquenta por cento) de sua extensão e nem conter expressões ofensivas a moral e bons costumes.

m- Quadro da Janela

- Verificar o estado de conservação quanto à quebra, corrosão e fixação do quadro da janela.

n- Separador /Limitador/Puxador

- Verificar a existência, estado de conservação quanto a quebra, corrosão e fixação do quadro da janela.

o- Para-choques / Ponteira

- Verificar a existência, estado de conservação quanto a deformação e fixação dos para-choques e ponteiras e o alinhamento.

p- Limpador de Para-brisa

- Verificar a existência, estado de conservação quanto ao funcionamento e desgaste das hastes e das palhetas.

q- Limpeza

- Verificar a limpeza interna, externa e inferior do veículo.

r- Padronização Visual

Verificar a existência, estado de conservação, posicionamento/fixação, cor e dimensões dos adesivos e caracteres, a seguir:

- Preço de passagem;
- SAI;
- Prefixos;

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUIÇÃO	DMULGADO EM:
-------------------------	--------------	--------------

Silvia Maria Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO / SEM

Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luis Ribeiro Madruga Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

- Inscrição de tecnologia;
- Placas de itinerários;
- Data fabricação;
- Identificação operadora;
- Logomarca Prefeitura;
- Cor Região;
- Site SPTrans;
- Seta Entrada Saída;
- Dispositivos refletivos;
- Disque denúncia;
- Inscrição institucional;
- 0800;
- Mantenha Distância;
- Central 156.

3.1.1. Iluminação Interna

a- Caixa de Itinerário/ Letreiro eletrônico

- Verificar o funcionamento, das lâmpadas;
- Verificar o funcionamento do painel eletrônico (quando aplicado);
- Verificar o estado de conservação do mecanismo de acionamento;
- Verificar o estado de fixação da tampa da caixa de vista;
- Verificar o estado de conservação quanto a quebra e ausência da borracha de vedação;
- Verificar a existência de vidro e estado de conservação quanto a quebra/trinca.

b- Iluminação Interna

- Verificar a existência de luminárias, lâmpadas e o estado de conservação quanto ao funcionamento, quebra e limpeza.

c- Solicitação de Parada

- Verificar a existência e o estado de conservação dos cordões (quando obrigatórios);
- Verificar o funcionamento das campainhas e das lâmpadas piloto.

d- Botoeira

- Verificar existência, estado de conservação, funcionamento e fixação.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUIÇÃO:	DIVULGADO EM:
-------------------------	---------------	---------------

Simão Sérgio Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

André Luis Rego Mendes Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/DOI

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

e- Luz do Degrau

- Verificar existência e o funcionamento;
- Verificar existência de lente e sua conformidade.

f- Painel numérico digital indicador de velocidade – PNDV

- Verificar existência, posicionamento, funcionamento, estado de conservação e lacre.

3.1.2. Equipamentos de Segurança Obrigatórios

a- Extintor de Incêndio

- Verificar a existência, o estado de conservação, fixação e a validade da carga do extintor;
- Verificar estado de conservação dos elementos de fixação do suporte do extintor quanto a quebra e corrosão;
- Verificar a integridade do lacre.
- Verificar a carga existente

b- Cinto de Segurança

- Verificar existência, estado de conservação, fixação e quantidade.

c- Triângulo

- Verificar a existência e o estado de conservação quanto a quebra.

d- Tacógrafo

- Verificar existência, fixação e funcionamento;
- Verificar existência e estado de conservação do lacre
- Verificar do número de identificação.
- Verificar o comprovante de aferição (certificado de verificação do cronotacógrafo)

3.1.3. Posto de Comando

a- Comandos do Painel

- Verificar existência e o funcionamento dos instrumentos básicos do painel (Velocímetro, Conta giros, Manômetros, etc.);
- Verificar o funcionamento das lâmpadas do painel e da buzina;
- Verificar a existência e o estado de conservação das teclas quanto a quebra;
- Verificar o funcionamento da ventilação forçada e a sua desabilitação automática quando o ar condicionado estiver ligado.
- Verificar o sistema de desembaçamento do para-brisa dianteiro.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão Santa Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SFI/031A

José Luiz Peres de Almeida Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SFI/031B

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

b- AVL

- Verificar existência, estado de conservação, posição e funcionamento.

3.1.4. Carroçaria Interna

a- Degraus

- Verificar estado de conservação, fixação e as condições do piso;
- Verificar altura conforme Padrões Técnicos.

b- Piso

- Verificar estado de conservação e fixação;
- Verificar fixação dos frisos.

c- Bancos do Motorista e do Cobrador

- Verificar a existência, o estado de conservação e fixação quanto a quebra, furos, deformação e fixação.
- Verificar existência e estado de conservação do apoio de braços banco do cobrador.

d- Bancos dos Passageiros

- Verificar a existência, o estado de conservação, quanto a quebra, desgaste, rasgos e fixação dos bancos, assento e encosto;
- Verificar a existência, estado de conservação quanto a quebra, rasgos e fixação do apoio de braço e do protetor de cabeça.
- Verificar a existência e o estado de conservação do revestimento.

Nota: Os bancos devem atender às características definidas pelo Manual de Padrões Técnicos de Veículos.

e- Tapa de Inspeção

- Verificar o estado de conservação quanto ao desgaste, deformação e os elementos de fixação.

f- Tampa do Motor

- Verificar estado de fixação, conservação e vedação.
- Verificar a existência de trava.

g- Revestimento Interno

- Verificar a existência e o estado de conservação quanto a quebra, deformação e os elementos de fixação;
- Verificar a existência de retrabalhos inadequados e a existência de infiltrações; e

AUTORIZAÇÃO:	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
DO e DP		

Simeonito Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SZMIGIA

José Luiz Pego de Barros Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SZMIGIA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

- Verificar se atende ao Manual de Padrões Técnicos de Veículos.

h- Alça Flexível

- Verificar existência, altura máxima em relação ao piso e o estado de conservação.

i- Balaústres

- Verificar a existência de balaústres, o estado de conservação quanto a quebra, corrosão e os elementos de fixação.

j- Posto de Cobrança

- Verificar a existência e o estado de conservação, fixação do validador
- Verificar a existência e o estado de conservação da catraca quanto a fixação e existência de lacre.
- Verificar a existência, fixação e o estado de conservação da gaveta de cobrança.

k- Escotilhas e Cúpulas

- Verificar a existência, o funcionamento e o estado de conservação quanto a quebra e fixação.
- Verificar a existência de infiltração.

l- Pára-sol

- Verificar existência, estado de conservação, e fixação.

m-Guarda Pó do Câmbio

- Verificar existência, estado de conservação e fixação.

n- Saída de Emergência

- Verificar a existência, quantidade, estado de conservação e a identificação obrigatória;
- Verificar a existência e estado de conservação dos lacres;
- Verificar a existência, quantidade e estado de conservação dos dispositivos de quebra dos vidros.

o- Válvula de emergência do pistão das portas

- Verificar a existência de lacre

p- Validador

- Verificar a existência, fixação e funcionamento;

AUTORIZAÇÃO: DO e DF	SUBSTITUIR:	DIVULGADO EM:
-------------------------	-------------	---------------

Sônia Maria Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/CA

José Luiz Pedroso
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

q- Mídia Televisiva/Impressa

- Verificar existência, fixação, selo, quantidade e estado de conservação.

r- Padronização Visual

- Verificar a existência, estado de conservação, fixação/posicionamento, cor e dimensões dos adesivos e caracteres,
 - Adesivo unificado;
 - Idoso;
 - Gratuitades;
 - Assentos reservados;
 - Preço passagem;
 - Itinerário interno;
 - Proibido fumar;
 - Desembarque de deficientes;
 - Central 156;
 - Proibido aparelho sonoro.

s – Ar Condicionado

- Funcionamento e estado de conservação geral;
- Verificação do setpoint da temperatura (22 °C) e lacre do comando;
- Ventilação:
 - o Funcionamento;
 - o Velocidades do ventilador;
 - o Distribuição homogênea e constante ao longo do salão de passageiros e posto de comando (medir vazão de ar ao longo do duto).
 - Verificar o estado de conservação e a fixação das saídas fixas e individuais;
 - Medir vazão de ar ao longo das saídas fixas e todas individuais, conforme ANEXO H.

3.1.5. Iluminação Externa - Sinalização

a- Faróis / Óculos

- Verificar a existência, funcionamento estado de conservação quanto a quebra, corrosão e os elementos de fixação.

AUTORIZAÇÃO:

SUBSTITUIR:

DIVULGADO EM:

DO e DP

Sigmar Satrio Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Garson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Lelis Régis Monteiro Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

b- Luzes de Seta e de Emergência

- Verificar a existência, estado de conservação, funcionamento das lâmpadas de seta e de emergência;
- Verificar a existência e o estado de conservação das lentes das setas e das luzes de emergência quanto a quebra e deformação.

c- Verificar se a cor das lentes atende a legislação Lanternas / Lentes

- Verificar a existência e o estado de conservação das lentes das setas e das luzes de emergência quanto à quebra e deformação;
- Verificar o estado de fixação das lentes;
- Verificar se a cor das lentes atende a legislação.

d- Luzes Delimitadoras – Vigias / Lentes

- Verificar a existência e o estado de conservação das lentes das setas e das luzes de emergência;
- Verificar o estado de fixação das lentes;
- Verificar se a cor das lentes atende a legislação.

e- Luz do Freio / Lentes

- Verificar a existência, funcionamento das lâmpadas e o estado de conservação das lentes quanto à quebra e deformação;
- Verificar o estado de fixação das lentes;
- Verificar se a cor das lentes atende a legislação.

f- Brake – Light

- Verificar a existência, funcionamento das lâmpadas e o estado de conservação quanto a quebra;
- Verificar se a cor das lentes atende a legislação.

g- Luz de Marcha a Ré

- Verificar a existência e funcionamento das lâmpadas de marcha à ré;
- Verificar a existência e o estado de conservação das lentes quanto à quebra;
- Verificar o estado de fixação das lentes;
- Verificar se a cor das lentes atende a legislação;
- Verificar a existência e funcionamento do dispositivo de sinal sonoro.

AUTORIZAÇÃO:

DO e DF

SUBSTITUI:

DIVULGAÇÃO EM:

Sérgio Saura Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Carolina Caroline Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

João Luiz de Aguiar Neto
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GDI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 45 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

h- Luz da Placa de Licença

- Verificar a existência, funcionamento e o estado de conservação das lentes da placa quanto a quebra e deformação;
- Verificar o estado de fixação das lentes;
- Verificar se a cor das lentes atende a legislação.

Nota: Verificar a existência e estado de conservação do lacre e da placa de licença.

3.1.6. Sistema Elétrico

a- Partida

- Verificar o funcionamento da partida;
- Verificar a fixação, estado do motor de partida

b- Baterias

- Verificar o estado de conservação do quadro e fixação

c- Buzina

- Verificar existência, tipo e funcionamento.

Nota: Não é permitido buzina com acionamento pneumático.

3.1.7. Sistema Carroceria - Externa

a- Silencioso (NÍVEL "A")

- Verificar o estado de conservação quanto a furos, corrosão e os elementos de fixação.

b- Tubo de Descarga (NÍVEL "A")

- Verificar a existência e o estado de conservação quanto a furos, deformação e fixação;
- Verificar se a altura do tubo de descarga atende a legislação.

3.1.8. Articulação

- Verificar o estado de conservação da sanfona quanto a rasgos e fixação;
- Verificar a existência o estado de conservação do balaústre e a fixação;
- Verificar o estado de conservação do piso;
- Verificar o estado de conservação da coluna quanto a trinca e corrosão.

3.1.9. Conector Pneumático/ Tomada Elétrica

- Verificar existência, fixação e estado de conservação.

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

*

DIVULGADO EM:

Simão Trana Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Carmona Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luiz Rigo Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

4. Itens de Rejeição para o Teste de Poluentes

Se durante a inspeção dos níveis "A" e "B" for constatado alguma das irregularidades abaixo, o veículo será rejeitado para o teste de poluentes, devendo primeiro serem efetuadas as correções necessárias.

Nível "A"

- Veículo com vazamento de óleo lubrificante, água ou combustível.
- Motor soprando ou com funcionamento irregular
- Mangueiras soltas ou em mau estado de conservação
- Escapamento danificado ou solto

Nível "B"

- Componentes soltos de forma e em quantidade que possam vir a interferir na medição de ruído (bancos, balaústres, tampas, painéis, janelas, alavancas, elevadores, pisos e revestimentos do veículo, bem como, borrachas e coifas de vedação danificadas).

Obs.: Caso seja necessário para a análise da interferência sobre o ruído, o técnico poderá solicitar o funcionamento do veículo para verificação.

5. Ensaios de verificações por amostras

Durante a realização das vistorias amostrais e periódicas, serão selecionados aleatoriamente alguns veículos, para verificação mais detalhada dos equipamentos de Bloqueio de Portas, limitador de Velocidade e o Painel Numérico Digital Indicador de Velocidade – PNDV.

5.1. Critérios para escolha da amostra.

5.1.1. Na realização da vistoria periódica, a amostra será correspondente a 02 veículos por data de realização da inspeção.

5.1.2. Durante a realização da vistoria amostral, a amostra será de 01 veículo por data de inspeção, alternando-se entre as garagens da concessão e permissão.

5.2. Critérios de avaliação**5.2.1. Avaliação do Bloqueio de Portas**

A análise será realizada na partida do veículo com a porta aberta, verificando se a movimentação está dentro dos limites estabelecidos na Portaria 001/2007 – SMT/GAB. E, na sua desaceleração, simulando sua chegada ao ponto de embarque/desembarque, verificando a não abertura da porta conforme parâmetros da mesma Portaria.

AUTORIZAÇÃO:


DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:


Simone Saure Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM


Carmen Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/AGIA


José Luis Fogaça
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/ODF



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD

FL.

- 47 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

5.2.2. Avaliação do Limitador de Velocidade

A análise será realizada com o veículo em via pública, atentando para a marcação da velocidade limite, registrada no velocímetro, no momento do corte da aceleração.

5.2.3. Avaliação do PNDV

A análise será realizada com o veículo em movimento, observando se há o registro da velocidade no equipamento e se este é compatível com o marcador do velocímetro.

Nota: Caso seja constatada alguma irregularidade o veículo será lacrado e apontado na ficha de inspeção do nível "A", como problema de funcionamento do equipamento.

AUTORIZAÇÃO: DO e DF	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão Sampaio Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/TA

José Luiz Rigo Medeiros Cunha
Chefe de Departamento e
Inovação Tecnológica
SEM/GDI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



COD.
FL.
- 49 -

ASSUNTO
PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

ANEXO B2

ELEVADOR		RAMPA	
COMPONENTES	IRREGULARIDADES	COMPONENTES	IRREGULARIDADES
BLOQUEIO LIST DE ELEVADOR	<input type="checkbox"/> INEXISTENTE 1.1.1 <input type="checkbox"/> INOPERANTE 1.1.2	PLATAFORMA	<input type="checkbox"/> C/ INCL. IRREG. 1.3.4 <input type="checkbox"/> C/ OBSTACULO 1.3.5
CAPACIDADE DE ELEVADOR > 200kg/m²	<input type="checkbox"/> INCOMPATÍVEL 1.1.3	FUNC. CONJUG. COM A PORTA	<input type="checkbox"/> INEXISTENTE 1.3.6 <input type="checkbox"/> INOPERANTE 1.3.7
DISPOSITIVO AÇÃO MANUAL ELEVADOR	<input type="checkbox"/> INEXISTENTE 1.1.4 <input type="checkbox"/> INOPERANTE 1.1.5	IDENTIFICAÇÃO PLATAFORMA	<input type="checkbox"/> INEXISTENTE 1.3.8 <input type="checkbox"/> MÁ CONSERV. 1.3.9 <input type="checkbox"/> PINTURA PLATAFORMA 1.4.0
DISPOSITIVO DE FRENAGEM DE CURSO	<input type="checkbox"/> INEXISTENTE 1.1.6 <input type="checkbox"/> INOPERANTE 1.1.7	CAPACIDADE CARGA (200kg)	<input type="checkbox"/> INCOMPATÍVEL 1.4.1
MOTOR ELEVADOR	<input type="checkbox"/> C/ VAZAMENTO 1.1.8 <input type="checkbox"/> C/ BARULHO EXCESSIVO 1.1.9	ITENS DE SEGURANÇA	
PEÇA MÃO DA PLATAFORMA	<input type="checkbox"/> DANIFICADO 1.2.0 <input type="checkbox"/> INEXISTENTE 1.2.1 <input type="checkbox"/> SOLTO 1.2.2	COMPONENTES	IRREGULARIDADES
PLATAFORMA/ COLUNA	<input type="checkbox"/> SOLTO 1.2.3 <input type="checkbox"/> NÃO LIVRE IRREGULAR 1.2.4	ÁREA PARA CADERA RODAS	<input type="checkbox"/> C/ OBSTACULO 1.4.2 <input type="checkbox"/> MENOR QUE A ESPECIF. 1.4.3
PLATAFORMA	<input type="checkbox"/> C/ INCL. IRREG. 1.2.5 <input type="checkbox"/> C/ OBSTACULO 1.2.6 <input type="checkbox"/> DESNIVELAMENTO VENT. INCOMPARAT. 1.2.7	CINTO SEGUR. CADERA RODAS	<input type="checkbox"/> DANIFICADO 1.4.4 <input type="checkbox"/> INEXISTENTE 1.4.5 <input type="checkbox"/> IRREGULAR 1.4.6
DISP. SEG. FRONTAL/ POSTERIOR	<input type="checkbox"/> INEXISTENTE 1.2.8 <input type="checkbox"/> INOPERANTE 1.2.9 <input type="checkbox"/> FUNC. IRREGULAR 1.2.9	CINTO SEGTRES PTZ. ABDOMINAL	<input type="checkbox"/> DANIFICADO 1.4.7 <input type="checkbox"/> INEXISTENTE 1.4.8 <input type="checkbox"/> IRREGULAR 1.4.9
IDENTIF. PLATAFORMA	<input type="checkbox"/> INEXISTENTE 1.3.1 <input type="checkbox"/> MÁ CONSERV. 1.3.2 <input type="checkbox"/> PINTURA PLATAFORMA 1.3.3	GUARDA CORPO/ APOIO CABEÇA	<input type="checkbox"/> DANIFICADO 1.5.0 <input type="checkbox"/> INEXISTENTE 1.5.1 <input type="checkbox"/> SOLTO 1.5.2
RESULTADO GRUPO "C"			
<input type="checkbox"/> APROVADO <input type="checkbox"/> LACRADO		<input type="checkbox"/> APROVADO <input type="checkbox"/> LACRADO	
LACRE Nº	ENCERRANTE Nº	LACRE Nº	ENCERRANTE Nº
ASSINATURA - SPTrans	/ /	ASSINATURA - SPTrans	/ /
ASSINATURA - Representante Empresa	/ /	ASSINATURA - Representante Empresa	/ /

1166908-0

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Silvio Soares Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

João Luiz Bello Mendes Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GOI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD

FL

- 50 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

ANEXO B 3

SPTTrans	VEICULOS APROVADOS SEM DEFEITO EM VISTORIA PERIÓDICA				DATA
	1	21	41	61	
2	22	42	62		
3	23	43	63		
4	24	44	64		
5	25	45	65		
6	26	46	66		
7	27	47	67		
8	28	48	68		
9	29	49	69		
10	30	50	70		
11	31	51	71		
12	32	52	72		
13	33	53	73		
14	34	54	74		
15	35	55	75		
16	36	56	76		
17	37	57	77		
18	38	58	78		
19	39	59	79		
20	40	60	80		

Responsável SPTTrans: _____ Visto / Carimbo

Responsável Empresa / Cooperativa: _____ Visto / Carimbo

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

Sandra Saura Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO / SEM

Orson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SP/COA

João Luiz Fogaça Simões Costa
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/DEI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES-



COD.
FL.
- 51 -

ASSUNTO
PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

ANEXO B4

(Comprovante de inspeção eletrônico.)

Vistoria de Veículo Sair

Identificação

Número: Semestre Ano Nº Vistoria Modalidade

Área Contratação Empresa

Garagem Placa Data Hora Preço

Local Garagem

Tipo de Vistoria Inspeção Reinspeção

Formulário A B

Inspetor A

B

Observações

Resultado

Resultado Vistoria

Lacração Lacre Encerrante

Itens Irregulares

Ficha	Grupo	Descrição	Código	Corrigido
Incluir				

Incluir Itens Excluir Itens
Confirmar Sair

Última Alteração por em 25/07/2011

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão Sara Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

Andre Luis Rizzo Medeiros Costa
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/ODI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES-



CÓD.

FL.

- 52 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

ANEXO C - AFERIÇÃO DAS EMISSÕES DE POLUENTES DE MOTOR CICLO DIESEL

I - OBJETIVO

Estabelecer normas e procedimentos para medição dos níveis de emissões de poluentes (opacidade) e do excesso de fumaça expelido pelos veículos das operadoras do sistema de transporte coletivo de passageiros da cidade de São Paulo.

II - AMPLITUDE

Aplica-se à Gerência de Inspeção e Auditoria Técnica - GIA.

III - CRITÉRIOS

1. AMOSTRA

- 1.1. Amostra aleatória de no mínimo 15% (quinze por cento) do total da frota de cada operadora, convocada para inspeção no CIT – Centro Integrado do Transporte.
- 1.2. Para fins de pontuação, a frota inspecionada será considerada aprovada se a quantidade de veículos irregulares for menor ou igual a 06% (seis por cento) da amostra.

2. BASE LEGAL

- Resolução CONAMA n.º 016/95
- Resolução CONAMA n.º 251/99
- Resolução CONAMA n.º 315/00
- Portaria SVMA n.º 147/09
- NBR13037
- Instrução Normativa IBAMA n.º 127/06
- Programa Nacional de Controle de Poluição Veicular – PROCONVE
- Outras que surgirem ou vierem a substituir as vigentes.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Sigmar Maria Neto
Supervisora de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO / SEM

Correia Carlos Dússia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM / GIA

André Luiz de Moraes Costa
Gerente de Comunicação e
Relações Institucionais
SEM / GIA



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 53 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

3. LIMITES DOS NÍVEIS DE OPACIDADE

- 3.1. Conforme a Instrução Normativa IBAMA n.º 127/06, os níveis de opacidade admitidos para cada tipo de motor estão relacionados nos sites dos respectivos fabricantes. Utilizando esta informação como base, a SPTRANS alimenta o banco de dados do INFOTRANS relacionando o limite de opacidade com o veículo e o respectivo motor.

IV - PROCEDIMENTO

1. VERIFICAÇÕES INICIAIS

- 1.1. A medição da opacidade deve ser realizada pelo método de aceleração livre conforme Norma NBR 13.037, com a utilização de equipamento específico denominado OPACÍMETRO devidamente certificado e aferido pelo INMETRO.
- 1.2. Deve-se verificar no aparelho a data de validade da última aferição realizada e certificar-se de que a mesma não expirou.
- 1.3. Condição geral do veículo antes de realizar o teste

1.3.1. Verificar os itens descritos abaixo:

- 1.3.1.1. Escapamento deve estar sem alterações, furos ou outros danos que impeçam a realização do teste;
- 1.3.1.2. Motor deve estar sem alterações, vazamentos e as mangueiras em boas condições;
- 1.3.1.3. A rotação máxima do motor deve estar dentro do limite especificado pelo fabricante;

Nota: Deve-se usar um tacômetro para verificar a rotação do motor. O valor encontrado deverá ser anotado no campo específico do formulário de emissão de poluentes (Anexo C1). Caso a rotação esteja fora da especificação, deve-se assinalar no formulário de emissão de poluentes o item "Parâmetros de ensaio fora do padrão", neste caso, o teste não deverá ser realizado, e o veículo será REPROVADO e considerado na condição de REINSPEÇÃO.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão Souza Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO / SEM

Carmona Campos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

Antônio Luiz Ribeiro Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

1.3.1.4. O motor deve estar na temperatura ideal de funcionamento, conforme especificação do fabricante;

Nota: Deve-se usar um termômetro apropriado para medir a temperatura. Se o valor encontrado estiver dentro da especificação, deverá ser anotado no campo específico do formulário de emissão de poluentes (Anexo C1). Caso a temperatura esteja abaixo do ideal, deve-se pedir ao motorista para movimentar o veículo a fim de aquecer o motor, antes de iniciar o teste. Se, mesmo após a movimentação do veículo a temperatura permanecer abaixo do ideal, deve-se assinalar no formulário de emissão de poluentes o item "Parâmetros de ensaio fora do padrão", neste caso, o teste não deverá ser realizado, e o veículo será REPROVADO e considerado na condição de REINSPEÇÃO.

1.3.2. O Bloqueio de Portas deve estar atuando de forma a não interferir na rotação de corte do motor.

1.3.2.1. Esta interferência do sistema de bloqueio de portas impede a realização da inspeção. O veículo será REPROVADO e considerado na condição de REINSPEÇÃO.

1.3.3. Bomba injetora deve estar devidamente lacrada;

1.3.3.1. A falta de lacre na bomba ou a presença de avarias no mesmo impede a realização da inspeção. O veículo será REPROVADO e considerado na condição de REINSPEÇÃO;

1.3.4. Verificar se o veículo não está expelindo fumaça azul ou branca, conforme segue:

1.3.4.1. Solicitar a aceleração de maneira lenta e contínua do veículo, por 02 (duas) a 03 (três) vezes, para a limpeza do sistema de escapamento.

1.3.4.2. Repetir mais 02 (duas) vezes a aceleração e avaliar a cor da fumaça.

1.3.4.3. Caso seja constatado que motor esteja expelindo fumaça branca, de forma contínua, o veículo será reprovado.

1.3.4.4. Para a análise da fumaça azul, mesmo que haja um pequeno jato inicial, que cessa logo em seguida, não é considerado "emissão de fumaça azul".

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------


Sílvio Saura Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM


Carmen Carolina Dússia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SP/ORTA


José Luiz Rego
Coordenador de Cuiaba
Coordenador de Inspeção, Análise e
Inovação Tecnológica
FL/MT/28



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 55 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

1.3.4.5. Se, por outro lado, o fluxo de fumaça azul persistir ao longo do tempo em que o motor é acelerado, e/ou se após o retorno à rotação de marcha lenta, o motor permanece "pulsando" emitindo fumaça azul, deve ser considerado "emissão de fumaça azul" e o veículo será reprovado.

Nota 1: No caso dos itens acima apresentarem irregularidades, a inspeção não será realizada e o veículo deverá ser reparado e retornar para realização do teste.

Nota 2: As irregularidades deverão ser anotadas no formulário correspondente ao item irregular (formulário de Inspeção de Frota Grupo A - Anexo B1, ou, formulário de emissão de poluentes - Anexo C1).

Nota 3: Excetuando-se os itens 1.3.2 e 1.3.3, para as demais irregularidades o veículo deverá ser lacrado.

2. REALIZAÇÃO DO TESTE PELA EQUIPE TÉCNICA DE INSPEÇÃO

2.1. PREPARAÇÃO DO TESTE:

- 2.1.1. A operação do veículo deverá ser realizada preferencialmente pelo condutor, devendo este, ser orientado pelo técnico de inspeção, como proceder durante o teste.
- 2.1.2. Solicitar ao motorista para estacionar o veículo, na área de ensaio, e manter o motor ligado. O veículo deve estar com o freio de mão acionado;
- 2.1.3. Preencher o formulário de Inspeção de Emissão de Poluentes/Ruídos (Anexo C1) com os dados do veículo, data e hora da inspeção.

Nota: Durante todo o procedimento, o técnico responsável deverá utilizar o protetor auricular e máscara de proteção contra material particulado.

2.2. MEDIÇÃO DA OPACIDADE

- 2.2.1. Colocar a sonda no bocal do escapamento do veículo a aguardar a estabilização do equipamento (observar o display do aparelho);
- 2.2.2. Quando o último dígito do display começar a piscar, deve-se pedir ao motorista para acionar o pedal do acelerador até o final do curso e manter.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Silvia Maria Neto
Secretária de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Carmona Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/ST

Joná Luiz Depoente dos Santos Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/DTI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 56 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

- 2.2.3. Quando o valor do display estabilizar, deve-se pedir ao motorista para liberar o pedal do acelerador, nesse momento a tecla limpar deve ser acionada para que se inicie a próxima medição.

Nota: O acelerador deverá ser acionado até o final do curso de uma única vez sem interrupção e a desaceleração deverá ser da mesma forma. Tal procedimento deverá ser realizado 10 (dez) vezes.

- 2.2.4. Ao término das medições deve-se emitir, utilizando a impressora do opacímetro, 02 (duas) vias da filipeta com a média dos resultados obtidos e registrar os dados do veículo.

2.3. RESULTADO

- 2.3.1. A média de opacidade obtida deverá ser comparada com o limite de opacidade específico para o veículo em teste.

- 2.3.2. O veículo será considerado "APROVADO" se a média obtida for igual ou inferior ao limite de opacidade informado no Infotrans.

- 2.3.3. O veículo será considerado "REPROVADO" se a média obtida for superior ao limite de opacidade informado no Infotrans.

Nota: Em caso de reprovação por opacidade acima do limite, o veículo deverá ficar lacrado até que seja efetuada a manutenção e realizado novo teste.

- 2.3.4. O veículo também será considerado "REPROVADO" e na condição de REINSPEÇÃO, se tiver o RESULTADO FORA DO PADRÃO, independente da média obtida.

Nota 1: Será considerado RESULTADO FORA DO PADRÃO quando na filipeta do opacímetro constar a informação "NÃO ESTÁVEL"

Nota 2: A irregularidade deverá ser anotada no formulário de inspeção de poluentes e o veículo deverá ser reparado e retornar para realização de novo teste.

- 2.3.5. A média de opacidade obtida e o resultado final do teste deverão ser anotados no formulário de Inspeção de Emissão de Poluentes/Ruídos, devidamente assinado e carimbado pelo técnico responsável.

- 2.3.6. A 2ª via do formulário de inspeção deverá ser entregue ao representante da empresa juntamente com uma das vias da filipeta do opacímetro devidamente carimbada e assinada.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM
-------------------------	------------	--------------

Silvio Souza Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssla
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SPM/GIA

Janaína F. de Moraes Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GCI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 57 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

2.4. REINSPEÇÃO

2.4.1. Para os veículos que ficaram na condição de reinspeção, será utilizado o mesmo critério da Reinspeção Amostral.

2.5. FORMULÁRIOS

2.5.1. Os formulários de Inspeção de Emissão de Poluentes/Ruído reprovados deverão ser arquivados no local da inspeção até o retorno do veículo para nova vistoria.

2.5.2. Os formulários de Inspeção de Emissão de Poluentes/Ruído aprovados deverão ser encaminhados à área administrativa para controle e arquivo.

2.6. Ao final de cada teste, os dados dos veículos e os resultados deverão ser anotados na LISTA DIÁRIA DE INSPEÇÃO DE EMISSÕES DE POLUENTES (Anexo C2) e, lançados no Infotrans pelo técnico responsável.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Silvia Szura Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Garson Carlos Dóssle
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luis Pires Soares Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA



MANUAL DE PROCEDIMENTO
- SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.
FL.
- 58 -

ASSUNTO
PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

ANEXO C1

		INSPEÇÃO DE EMISSÃO DE POLUENTES/RUIDOS				N°		
						DATA		
EMPRESA/RASSEM				PREFEIO		PLACA		
LACRADO EM FULGEM		REINSPEÇÃO EM FULGEM			MOTOR			
<input type="checkbox"/> ÍNDICE SUPERIOR AO LIMITE <input type="checkbox"/> PINTURA BRANCA / AZUL		<input type="checkbox"/> RESULTADO FORA DO PADRÃO (não escreva) <input type="checkbox"/> LACRE DA BOMBA ADULTERADO / FALTA <input type="checkbox"/> PARÂMETROS DE ENSAIO FORA DO PADRÃO (Revisar as Posições de 2007/2008)			<input type="checkbox"/> DIANTEIRO <input type="checkbox"/> CENTRAL <input type="checkbox"/> TRASEIRO			
1ª MEDIÇÃO - RPM _____, TEMP. _____ ° C, ÍNDICE _____ m³		2ª MEDIÇÃO - RPM _____, TEMP. _____ ° C, ÍNDICE _____ m³						
RUIDO INTERNO								
POSTO COMANDO				ÚLTIMA FILEIRA BANCOS				
MARCA LENTA	75%	100%	MARCA LENTA	75%	100%	MARCA LENTA	75%	100%
RUIDO EXTERNO								
1ª MEDIÇÃO		2ª MEDIÇÃO		3ª MEDIÇÃO		MÉDIA	RUIDO FUNDO	
RESULTADO DA INSPEÇÃO								
<input type="checkbox"/> APROVADO <input type="checkbox"/> REINSPEÇÃO <input type="checkbox"/> LACRADO		ENCERRANTE _____ LACRE _____		RESPONSÁVEL SPTRANS (Assinatura)				
REINSPEÇÃO								
<input type="checkbox"/> APROVADO <input type="checkbox"/> REPROVADO		ENCERRANTE _____ LACRE _____		RESPONSÁVEL SPTRANS (Assinatura)				

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM
-------------------------	------------	--------------

Simão Saitze Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SE/ANGIA

Luiz Roberto dos Santos Cunha
Coordenador de Inspeção e
Auditoria Técnica
SE/ANGIA



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



COD.

FL.

- 59 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

ANEXO C2

Nº Veículo	Vistoria Diária - Poluente				Processar sim/N															
	Placa	Pista	Horário	Início Ajuste	Tipo		Lacete						Observações							
					Procedido	Reprovado	Aberto (10)	Aberto (11)	Aberto (12)	Aberto (13)	Aberto (14)	Aberto (15)	Aberto (16)	Aberto (17)	Aberto (18)	Aberto (19)				
1																				
2																				
3																				
4																				
5																				
6																				
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
21																				
22																				
23																				
24																				
25																				
26																				
27																				
28																				
29																				
30																				
31																				
32																				
33																				
34																				
35																				
36																				
37																				
38																				
39																				
40																				
41																				
42																				
43																				
44																				
45																				
46																				
47																				
48																				
49																				
50																				
51																				
52																				
53																				
54																				
55																				
56																				
57																				
58																				
59																				
60																				
61																				
62																				
63																				
64																				
65																				
66																				
67																				
68																				
69																				
70																				
71																				
72																				
73																				
74																				
75																				
76																				
77																				
78																				
79																				
80																				
81																				
82																				
83																				
84																				
85																				
86																				
87																				
88																				
89																				
90																				
91																				
92																				
93																				
94																				
95																				
96																				
97																				
98																				
99																				
100																				
REPROVADO				DATA (assinatura e termo)																

OBS: reprovado em reinspeção = subar G44

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUIR:

DIVULGADO EM:

Simão Sáez Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dória
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

João Luiz Augusto Medeiros Costa
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 60 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

ANEXO D - MEDIÇÃO E CONTROLE DOS NÍVEIS DE PRESSÃO SONORA INTERNA E EXTERNA DOS VEÍCULOS DAS OPERADORAS DO SISTEMA DE TRANSPORTE

I - OBJETIVO

Estabelecer normas e procedimentos para medição dos níveis de pressão sonora interna e externa dos veículos das operadoras do sistema de transporte coletivo de passageiros da cidade de São Paulo.

II - AMPLITUDE

Aplica-se à Gerência de Inspeção e Auditoria Técnica - GIA.

III - CRITÉRIOS

1. AMOSTRA

- 1.1. Amostra aleatória de no mínimo 15% (quinze por cento) do total da frota de cada operadora, programada para convocação no CIT.

2. BASE LEGAL

- 2.1. RESOLUÇÃO CONAMA 418/09
- 2.2. INSTRUÇÃO NORMATIVA IBAMA 127/06
- 2.3. NBR 9714/00 – Método de Ensaio e determinação do ruído externo
- 2.4. NBR 9079/85 – Método de Ensaio e determinação do ruído interno
- 2.5. NBR 15570/09 – Especificações técnicas para fabricação de veículos

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

Sílvio Soares Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Garson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

Walter Carlos Mendes Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

III – PROCEDIMENTO

1. VERIFICAÇÕES INICIAIS

- 1.1. Para esta atividade, deve-se utilizar um medidor de nível de pressão sonora, denominado "Decibelímetro". O aparelho deve ser ajustado para trabalhar na curva de ponderação "A" e resposta de tempo "FAST".
- 1.2. Deve-se verificar no aparelho a data de validade da última aferição realizada e certificar-se que a mesma não expirou.
- 1.3. Condições do local
 - O piso deve ter superfície plana, de concreto, asfalto ou outro material equivalente;
 - O local deve estar livre de obstáculos numa distância mínima de 03 (três) metros em todo o perímetro do veículo em teste.
 - As medições não devem ser efetuadas em condições de tempo adversas (ventos fortes ou chuva).
- 1.4. Verificar a condição geral do veículo antes de realizar o teste, conforme os itens descritos abaixo:
 - 1.4.1. Medidor de Rotações deve estar em pleno funcionamento;
 - 1.4.2. Escapamento deve estar sem furos ou danificações;
 - 1.4.3. Vedação e travas da tampa do motor e fixação da tampa de inspeção do câmbio no piso devem estar em bom estado e devidamente fechadas/fixadas para execução do teste.
 - 1.4.4. Vibrações decorrentes de componentes soltos e equipamentos instalados ou originais do veículo que emitam ruídos excessivos.
 - 1.4.5. Fontes de ruído emitidas por peças ou componentes danificados, exemplo: correias, bombas, escapamento e suportes de conjuntos em geral.
 - 1.4.6. Portas, janelas, escotilhas, trava de caixas em geral e tomadas de ar devem estar em bom estado e devidamente fechadas para o teste.
 - 1.4.7. Solicitar ao condutor que retire todo tipo de objetos soltos no interior do veículo que possam interferir nas medições.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Silvino Soares Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Carmona Carlos Dória
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

Paulo Roberto Mendes Cunha
Engenheiro de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

1.5. Resultado da verificação das condições do veículo para o teste:

- 1.5.1. No caso dos itens acima apresentarem irregularidades, deverá ser solicitado ao condutor ou representante da empresa que seja realizada a devida manutenção.
- 1.5.2. As irregularidades deverão ser anotadas no formulário de Inspeção A e B e o veículo deverá ser REPROVADO e, portanto, REJEITADO para o teste de ruído.
- 1.5.3. No retorno para reinspeção, solucionada as não conformidades o veículo deverá ser encaminhado para execução do teste de ruído.

2. REALIZAÇÃO DO TESTE

2.1. PREPARAÇÃO

- 2.1.1. A operação do veículo deverá ser realizada preferencialmente pelo condutor, devendo este, ser orientado como proceder durante o teste.
- 2.1.2. Para o ensaio só poderá estar dentro do veículo o condutor e o técnico.
- 2.1.3. Solicitar ao motorista para estacionar o veículo, no centro da área de ensaio, e desligar o motor;
- 2.1.4. Preencher o formulário de Inspeção de Emissão de Poluentes/Ruídos com os dados do veículo, data e hora da inspeção.
- 2.1.5. Para realização do teste, é necessário que as janelas e portas do veículo estejam fechadas.

Nota: Durante todo o procedimento, o técnico responsável deverá utilizar o protetor auricular.

2.2. MEDIÇÃO DO RUÍDO DE FUNDO.

- 2.2.1. Com o motor do veículo desligado, realizar a medição do ruído de fundo e anotar no formulário de Inspeção de Emissão de Poluentes/Ruídos.

Nota: O nível de ruído de fundo deve ser no mínimo 10 (dez) dB(A) a menos que os níveis medidos durante o ensaio de ruído externo;

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

Silvia Helena Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/ATA

Patrícia Leão Rodrigues Cunha
Coordenadora de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/COI

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

2.3. MEDIÇÃO DO NÍVEL DO RUÍDO EXTERNO

- 2.3.1. Solicitar ao motorista para colocar a alavanca de câmbio na posição neutra e ligar o motor. Aguardar até que o motor atinja a temperatura ideal de funcionamento e apresente rotação estabilizada.
- 2.3.2. Posicionar o microfone no sentido do orifício de saída dos gases do escapamento, a uma distância de 0,5 m do mesmo, em paralelo à superfície do local de ensaio, formando ângulo de 45° com o plano vertical que contém a direção do fluxo de gases.
- 2.3.3. Verificar qual é a velocidade angular máxima (rotação) do motor, e solicitar ao motorista que acelere até que a rotação se estabilize em 75% deste valor.

Nota: Deve-se usar como referência a velocidade angular máxima especificada pelo fabricante.

- 2.3.4. Realizar 03 (três) medições e anotar os resultados no formulário de Inspeção de Emissão de Poluentes/Ruídos;
- 2.3.5. As medições serão válidas se a diferença entre elas não exceder a 02 dB(A);
- 2.3.6. O resultado final será obtido pela média aritmética das medições efetuadas.

2.4. MEDIÇÃO DO NÍVEL DE RUÍDO INTERNO

- 2.4.1. O procedimento para medição do ruído interno deverá ser realizado com o veículo parado e com a alavanca de câmbio na posição neutra.
- 2.4.2. O microfone deve estar afastado no mínimo 0,15m de painéis ou revestimentos e orientado horizontalmente no sentido de marcha.
- 2.4.3. As medições deverão ser realizadas em 03 (três) pontos diferentes no interior do veículo:
- Posto de comando (posição do ouvido do condutor);
 - Parte central do veículo (o aparelho deverá estar posicionado a 1,6m ± 0,1m acima do assoalho);
 - Parte traseira do veículo (o aparelho deverá estar posicionado a 1,6m ± 0,1m acima do assoalho);

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Silvia Soares Lima
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

Luiz Fernando Medeiros Cunha
Coordenador de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

2.4.4. Para cada posição, deverão ser realizadas 03 (três) medições sendo:

- 01ª medição realizada em marcha lenta;
- 02ª medição realizada com 75% da velocidade angular máxima;
- 03ª medição realizada com a velocidade angular máxima.

2.5. Os resultados obtidos nas medições deverão ser anotados no Formulário de Inspeção de Emissão de Poluentes/Ruídos (Anexo C1).

3. RESULTADO

3.1. O veículo será considerado "APROVADO" se os níveis de pressão sonora estiverem dentro dos padrões descritos a seguir:

3.1.1. Ruído Externo

<i>POSIÇÃO DO MOTOR</i>	<i>NÍVEL DE RUÍDO MÁXIMO PERMITIDO EM dB(A) CONFORME RESOLUÇÃO CONAMA 418/09</i>
<i>DIANTEIRO</i>	92
<i>TRASEIRO OU CENTRAL</i>	98

3.1.2. Ruído Interno

3.1.2.1. Conforme NBR 15570, os veículos zero km fabricados a partir de 2009, devem apresentar nível de ruído interno inferior a 85 dB(A) em qualquer regime de rotação.

3.1.2.2. Para os veículos em uso admi-ti-se uma tolerância de 03 dB(A) em qualquer regime de rotação.

3.2. O veículo será considerado "REPROVADO" caso os valores das medições ultrapassem os limites definidos no item 3.1.

Nota: Em caso de reprovação, o veículo deverá ficar lacrado até que seja efetuada a manutenção e realizado novo teste.

3.3. O resultado final do teste deverá ser anotado no formulário de Inspeção de Emissão de Poluentes/Ruídos, devidamente assinado e carimbado pelo técnico responsável, e a 2ª via deverá ser entregue ao representante da operadora.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUIR:	DIVULGADO EM:
-------------------------	-------------	---------------

Simão Estor Neto
Supervisor Geral de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/CMIA

José Luiz Nogueira Medeiros Cunha
Gerente de Supervisão e
Inspeção Técnica
SEM/CMIA



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD

FL

- 65 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

- Os formulários de Inspeção de Emissão de Poluentes/Ruídos reprovados deverão ser arquivados no local da inspeção até o retorno do veículo para nova vistoria.
- Os formulários de Inspeção de Emissão de Poluentes/Ruído aprovados deverão ser encaminhados à área administrativa para controle e arquivo.
- Ao final de cada teste, o resultado deverá ser anotado na LISTA DIÁRIA DE INSPEÇÃO DE EMISSÕES DE POLUENTES (Anexo C2) e, lançado no Infotrans.

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

Simão Sérgio Nelo
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
BO/SEM

Gerson Carlos Dória
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SF/MCIA

Paulo Roberto Rodrigues Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEMEDI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES-



CÓD.

FL.

- 66 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

ANEXO E – PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO COM DESMONTAGEM DE RODAS

I – OBJETIVO

Estabelecer normas e procedimentos para inspeção com desmontagem de rodas – IDR nos veículos das operadoras do sistema de transporte coletivo de passageiros da cidade de São Paulo.

II – AMPLITUDE

Aplica-se à Gerência de Inspeção e Auditoria Técnica - GIA

III – CRITÉRIOS

1. AMOSTRA

- 1.1. Amostra aleatória selecionada durante a inspeção periódica, ou, por convocação específica para inspeção. Em ambos os casos, a desmontagem deverá ocorrer nas dependências da operadora, em datas pré-determinadas.
- 1.2. O tamanho da amostra será de pelo menos 01 (um) veículo para cada data de realização de inspeção periódica, de acordo com o cronograma estabelecido para o semestre.
- 1.3. O registro das inspeções deverá ser efetuado conforme procedimento para inspeção de manutenção e conservação de frota, nos seguintes formulários:
 - Fichas inspeção de frota – níveis "A/B"
 - Ficha inspeção de frota – nível "C"
 - Ficha de desmontagem de componentes.

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

Simão Soares Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luiz Rodrigues Monteiro Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/DTI

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

2. PONTUAÇÃO

2.1. FICHA DE INSPEÇÃO "A/B"

- 2.1.1. Quando a desmontagem não for realizada em conjunto com a inspeção periódica, as pontuações da ficha A/B, referente ao procedimento de desmontagem serão inseridas no cálculo das inspeções amostrais por convocação.
- 2.1.2. Nos casos em que a desmontagem for efetuada em conjunto com a vistoria periódica realizada nas garagens, as pontuações da ficha A/B serão computadas no cálculo das inspeções periódicas.

2.2. FICHA DE DESMONTAGEM DE COMPONENTES (ANEXO "E1")

- 2.2.1. O valor total desta ficha é de 100 (cem) pontos, sendo 20 (vinte) referentes ao ferramental e insumos, 40 (quarenta) para conjunto do eixo dianteiro e 40 (quarenta) para conjunto do eixo traseiro. Sendo que, cada componente tem o valor de 05 (cinco) pontos.
- 2.2.2. O índice a ser utilizado para o Ranking equivale à média dos valores aplicados a cada ficha do veículo da amostra vistoriada.

IV – PROCEDIMENTO

1. ÁREA ADMINISTRATIVA DA GERENCIA DE INSPEÇÃO E AUDITORIA

1.1. ESCOLHA DA AMOSTRA

- 1.1.1. Escolher de forma aleatória a amostra de veículos para Inspeção com Desmontagem de Rodas – IDR. Os veículos deverão ser preferencialmente de marcas e modelos diferentes, excluindo-se aqueles com menos de um ano de vida útil e aqueles que já se encontram fora do sistema.
- 1.1.2. Avisar ao representante de manutenção da garagem da operadora via e-mail, na tarde anterior à inspeção, que será efetuada naquela garagem a inspeção com desmontagem de rodas sendo necessária mão-de-obra, ferramental e equipamentos de medição para esta atividade. Em hipótese alguma deverão ser divulgados os prefixos dos veículos a serem analisados.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Silvino S. da Silva Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

German Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

Thales Luiz F. dos Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/COI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 68 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

1.1.3. Informar os prefixos dos veículos selecionados para realizar a IDR ao representante de manutenção da operadora via e-mail somente no dia da atividade, preferencialmente entre às 07:00 e 07:30 horas.

2. EQUIPE RESPONSÁVEL PELA INSPEÇÃO DE DESMONTAGEM DE RODAS – IDR

2.1. AMOSTRA

- 2.1.1. No caso dos veículos selecionados pelo setor administrativo não serem apresentados, o técnico responsável pela atividade deverá escolher a amostra aleatoriamente entre os veículos disponíveis na garagem.
- 2.1.2. Analisar visualmente os veículos a serem verificados, descartando aqueles que apresentem algum sinal de violação em qualquer roda ou troca recente de componentes e substituí-los por outros.
- 2.1.3. Quando a inspeção de rodas for realizada concomitantemente com a vistoria periódica, a equipe técnica responsável deverá escolher aleatoriamente a amostra de no mínimo 01 (um) veículo para cada dia de inspeção.

2.2. LOCAL

- 2.2.1. Solicitar ao responsável pela manutenção da garagem que designe local e pessoal técnico para acompanhamento, desmontagem, análise e montagem das rodas.

2.3. EQUIPAMENTOS

- 2.3.1. Verificar a existência dos equipamentos necessários para as atividades (torquímetro, relógio comparador, base magnética, ferramentas especiais para montagem e desmontagem) se estão devidamente calibrados e aferidos conforme norma de procedimento da garagem.
- 2.3.2. Verificar o tipo de graxa utilizada pela operadora, conforme especificação contida no manual do fabricante do chassi do veículo.
- 2.3.3. Na falta de instrumentos de medição (relógio comparador) ou ferramentas especiais, ocorrerá perda de pontuação referente ao equipamento e aos itens não verificados, não ocorrendo à desmontagem.
- 2.3.4. Na falta de torquímetro, ocorrerá perda da pontuação referente ao equipamento, porém as medições serão efetuadas com o torquímetro da SPTrans.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Silvia Aparecida
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/DIA

João Luiz Brito Medeiros Costa
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/DI

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

Relógio
comparador



Base
Magnética

Torquímetro



3. INSPEÇÃO DE NÍVEIS "A" E "B"

3.1. INSPECIONAR OS VEÍCULOS

3.1.1. Numa valeta, realizar a inspeção mecânica e de carroceria, utilizando as fichas de níveis "A" e "B", anotando as possíveis não conformidades encontradas.

4. REALIZANDO A DESMONTAGEM

4.1. ESCOLHA DAS RODAS

4.1.1. Escolher de forma aleatória duas rodas para desmontagem, sendo uma dianteira e outra traseira, preferencialmente de lados opostos.

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

Simão Carlos Nizio
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Simão Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luiz Pego Martins Costa
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

4.2. VERIFICAÇÃO DO TORQUE

4.2.1. Para realização desta atividade, efetuar uma marcação na porca e na roda utilizando um lápis ou caneta, facilitando assim a visualização quando se ocorrer à movimentação da porca.

Nota: Iniciar o processo de verificação do torque com a utilização de um torquímetro compatível com as atividades. Pode-se utilizar um multiplicador caso seja necessário, porém, deve-se tomar o cuidado de verificar o valor do torque após a multiplicação.

4.2.2. Posicione a escala do torquímetro no valor nominal do aperto, conforme manual do fabricante do chassi.

4.2.3. Confira o torque em pelo menos duas porcas por roda (vide figura 1). Caso estas venham a se mover antes do estalo do torquímetro haverá falta de aperto.

4.2.4. Não havendo movimentação da porca, acrescer na escala do torquímetro 10% (dez por cento) do valor nominal especificado pelo fabricante e repetir a operação. Se ainda assim não ocorrer a movimentação da porca, deve-se acrescer mais 05 (cinco) kgfm e repetir a operação.

4.2.5. Considerar excesso de torque somente para os casos em que a movimentação ocorrer com mais de 10% (dez por cento) acima do torque nominal.



Figura 1

Verificação do torque das porcas

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------


Simão Sampaio Neto
Supervisor de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
OO / SEM


Gerson Carlos D'Ássis
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA


José Luiz de Melo
Gerente de Engenharia e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO
PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

4.3. DESMONTAGEM E ANÁLISE DAS RODAS

4.3.1. Solicitar aos funcionários da operadora que removam as rodas, tambores e as calotas e no caso do eixo traseiro também o semi-eixo (figura 2).




Figura 2

4.3.2. Após a desmontagem verificar o estado e especificação técnica dos prisioneiros, das porcas (inclusive dimensões), das lonas, dos tambores, do came S, das pontas de eixo, inclusive roscas e roletes (figuras 3 a 7).

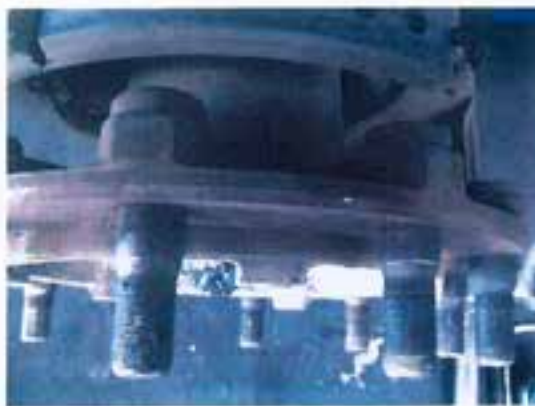


Figura 3



Figura 4

Verificação dos prisioneiros

Verificação das lonas

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------


Sírio Garcia Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM


Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/OTA


André Luiz Pigo Medeiros Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/OTA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA



Figura 5

Verificação da ponta de eixo



Figura 6

Verificação do tambor de freio



Figura 7

Verificação das porcas

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUIR:

DIVULGADO EM:


Simão Sara Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO / SEM


Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/MTU


José Luiz Rago Maciel
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/DTI

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

5. ROLAMENTO E CUBO DE RODA**5.1. VERIFICAR A FOLGA DO ROLAMENTO**

- 5.1.1. Utilizando o relógio comparador e uma base magnética, deve-se solicitar que os funcionários da operadora confirmem a carga nos rolamentos (Figura 8).
- 5.1.2. O valor apurado deverá ser comparado com o especificado pelo fabricante e anotado no formulário de desmontagem de componentes.
- 5.1.3. Caso não exista folga ou esta esteja abaixo do recomendado, ou ainda, ocorrendo excesso de folga, esta deve ser anotada na ficha. Os valores mínimos e máximos encontram-se nos manuais dos respectivos fabricantes dos chassis.

Nota: É fundamental a boa fixação da base magnética no cubo.

- 5.1.4. Em seguida, deve-se pedir para os funcionários da operadora desmontarem o cubo de rodas e proceder a lavagem de todas as peças para posterior análise



Figura 8

AUTORIZAÇÃO:


DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:


Simão Soares Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM


Camon Carlos Dória
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/ISA


José Luiz Rigo Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

5.2. ANÁLISE DOS ROLAMENTOS E CUBO DE RODA

5.2.1. Após a lavagem, verificar o estado geral dos rolamentos e pistas, solicitando a troca daqueles que apresentarem alguma anomalia (figuras 9 a 11). Importante demonstrar características dos rolamentos reprovados, principalmente coloração.



Figura 9

Verificação dos rolamentos



Figura 10

Verificação de rolamento



Figura 11 - Verificação do rolamento

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão Sérgio Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
GO/SEM

Carmona Carine D'Ássia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SMT/11

José Luiz Pego Marinho Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SMT/11

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

- 5.2.2. Verificar o estado geral do cubo, inclusive os alojamentos dos rolamentos e vedadores, alojamento e travas dos prisioneiros (figura 12).



Figura 12 - Verificação do cubo

- 5.3. Solicitar a equipe da operadora que realize a limpeza dos componentes para iniciar o procedimento de montagem.

6. MONTAGEM

6.1. CUBO DE RODA

- 6.1.1. Acompanhar a remontagem do conjunto de cubo com os rolamentos, verificando a forma de aplicação, a quantidade de graxa, parafusos e porca trava.



Figura 13

Montagem do cubo com os rolamentos

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão Soares Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/MTA

José Luis Impechato de Araújo
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/MDI

ASSUNTO
PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

- 6.1.2. Uma vez colocado o cubo, acompanhar o aperto conforme estipulado nos manuais do fabricante e com a utilização da base magnética e relógio comparador (figura 14).
- 6.1.3. Conferir as travas e/ou cupilhas após a finalização da verificação.



Figura 14

Conferência das folgas admissíveis na montagem

6.2. RODAS

- 6.2.1. Ao acompanhar a remontagem das rodas, somente deverá ser exigido o torque recomendado pelo fabricante nos casos em que foram substituídos os prisioneiros e porcas de roda, uma vez que os antigos, já perderam suas propriedades e características o que poderá provocar problemas posteriores.
- 6.2.2. Quando as rodas desmontadas apresentarem problemas, onde a boa técnica recomenda a execução do serviço na outra roda, deve-se apenas orientar, pois o problema é de competência da operadora através de seu procedimento de manutenção.
- 6.2.3. O veículo deverá ser lacrado, quando não for possível acompanhar todo o processo de montagem das rodas e fazer a verificação final. No caso, deve-se solicitar que o veículo seja apresentado no CIT para liberação.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Silvia Regina Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

German Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/DA

Joná Luis Rêgo Mello dos Santos
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/DI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES-



CÓD.

FL.

- 77 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

6.3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

- 6.3.1. Finalizar a verificação colhendo a assinatura do responsável pela manutenção da garagem nas fichas de inspeção.
- 6.3.2. Elaborar o relatório contendo as não conformidades verificadas preferencialmente acompanhadas das fotos relevantes sobre o assunto.

NOTA IMPORTANTE:

Todas as etapas devem ser acompanhadas pela equipe técnica da SPTrans.

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:


Sérgio Azare-Neto
Supervisor de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM


Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SPTrans


José Luiz Ringo Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEMOC



**MANUAL DE PROCEDIMENTO
- SERVIÇOS VEICULARES -**



CÓD.

FL.

- 76 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

ANEXO E1

Ficha de desmontagem de componentes.

SPTrans		INSPEÇÃO DA DESMONTAGEM DE COMPONENTES	
PLACA		PLACA	
NOME		NOME	
COMPONENTES			
GRUPO 1			
TORNILHO	<input type="checkbox"/> TORNILHO 11	<input type="checkbox"/> TORNILHO 12	<input type="checkbox"/> TORNILHO 13
AVELADO COMPONTO	<input type="checkbox"/> TORNILHO 14	<input type="checkbox"/> TORNILHO 15	<input type="checkbox"/> TORNILHO 16
DISPOSITIVO	<input type="checkbox"/> TORNILHO 17	<input type="checkbox"/> TORNILHO 18	<input type="checkbox"/> TORNILHO 19
DATA	<input type="checkbox"/> TORNILHO 20	<input type="checkbox"/> TORNILHO 21	<input type="checkbox"/> TORNILHO 22
GRUPO 2			
COMPONENTES			
AVELADO COMPONTO	<input type="checkbox"/> TORNILHO 23	<input type="checkbox"/> TORNILHO 24	<input type="checkbox"/> TORNILHO 25
DISPOSITIVO	<input type="checkbox"/> TORNILHO 26	<input type="checkbox"/> TORNILHO 27	<input type="checkbox"/> TORNILHO 28
DATA	<input type="checkbox"/> TORNILHO 29	<input type="checkbox"/> TORNILHO 30	<input type="checkbox"/> TORNILHO 31
GRUPO 3			
COMPONENTES			
AVELADO COMPONTO	<input type="checkbox"/> TORNILHO 32	<input type="checkbox"/> TORNILHO 33	<input type="checkbox"/> TORNILHO 34
DISPOSITIVO	<input type="checkbox"/> TORNILHO 35	<input type="checkbox"/> TORNILHO 36	<input type="checkbox"/> TORNILHO 37
DATA	<input type="checkbox"/> TORNILHO 38	<input type="checkbox"/> TORNILHO 39	<input type="checkbox"/> TORNILHO 40
GRUPO 4			
COMPONENTES			
AVELADO COMPONTO	<input type="checkbox"/> TORNILHO 41	<input type="checkbox"/> TORNILHO 42	<input type="checkbox"/> TORNILHO 43
DISPOSITIVO	<input type="checkbox"/> TORNILHO 44	<input type="checkbox"/> TORNILHO 45	<input type="checkbox"/> TORNILHO 46
DATA	<input type="checkbox"/> TORNILHO 47	<input type="checkbox"/> TORNILHO 48	<input type="checkbox"/> TORNILHO 49
GRUPO 5			
COMPONENTES			
AVELADO COMPONTO	<input type="checkbox"/> TORNILHO 50	<input type="checkbox"/> TORNILHO 51	<input type="checkbox"/> TORNILHO 52
DISPOSITIVO	<input type="checkbox"/> TORNILHO 53	<input type="checkbox"/> TORNILHO 54	<input type="checkbox"/> TORNILHO 55
DATA	<input type="checkbox"/> TORNILHO 56	<input type="checkbox"/> TORNILHO 57	<input type="checkbox"/> TORNILHO 58
RESULTADOS INSPEÇÃO			
NOME	<input type="checkbox"/> APROVADO	<input type="checkbox"/> LAJADO	<input type="checkbox"/> REPROVADO
PLACA	<input type="checkbox"/> APROVADO	<input type="checkbox"/> LAJADO	<input type="checkbox"/> REPROVADO
NOME	<input type="checkbox"/> APROVADO	<input type="checkbox"/> LAJADO	<input type="checkbox"/> REPROVADO
PLACA	<input type="checkbox"/> APROVADO	<input type="checkbox"/> LAJADO	<input type="checkbox"/> REPROVADO
RESPONSÁVEL OPERADORA			



AUTORIZAÇÃO DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

Simão Sara Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssle
Garante da Inspeção e Auditoria Técnica
SPTRANS

Luiz Rego Medeiros Lourenço
Coordenador de Desempenho e Qualidade
SPTRANS

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

ANEXO F - PROCEDIMENTOS PARA O RANKING DE VISTORIA DE FROTA

I – OBJETIVO

Estabelecer referência comparativa de desempenho técnico entre frotas, parâmetros para programação de inspeção de manutenção e conservação de frota, bem como identificar a qualidade de manutenção da frota das operadoras.

II – CRITÉRIOS

1- ESTABELECIMENTO DO RANKING

O ranking é obtido com base em sistema de pontuação definido a partir dos dados gerados durante o processo de vistoria de Manutenção de Frota do Sistema de Transporte Coletivo do Município de São Paulo, que ocorre em ciclos semestrais, correspondente aos períodos de janeiro a junho e de julho a dezembro.

Os pontos são atribuídos de acordo com as irregularidades constatadas na frota, nas inspeções periódicas, amostral e desmontagem de rodas, das condições de Infraestrutura destinada às atividades de vistoria, envolvimento do Operador no processo de vistoria e níveis de emissão de poluentes.

Além disso, são computados, também, na equação matemática mais dois índices que são:

- OSER – Ocorrências dos Sistemas Eixo e Rodante: são ocorrências eventuais dos sistemas de eixo e rodante que resultam em quebras ou falhas de componentes com possibilidade de acidente em via pública.
- FAMIL – Fator de Manutenção Inspeção e Limpeza: este índice é composto pela pontuação de quatro itens de avaliação da Auditoria de Processos de Manutenção das operadoras.

No cálculo do ranking, a qualquer tempo, poderá ser incluída a pontuação referente às inspeções amostrais extraordinárias, de fiscalização e solicitação.

Esses dados são lançados em equação matemática acrescidas da pontuação do resultado obtido, do qual subtrai a perda de pontuação por ocorrências constatadas na inspeção do sistema rodante e FAMIL, gerando desta forma a nota final e assim definindo o Ranking das operadoras num ciclo.

- A partir da pontuação final de cada operadora, extrai-se a pontuação classificatória que define a periodicidade das inspeções das operadoras para o ciclo seguinte.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Silvia Laura Neto
Supervisor(a) de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

Luiz Rego Mattos Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/DI

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

1.1. CICLOS DE VISTORIA DE FROTA

- Um ciclo de inspeção refere-se a execução completa da programação de inspeção de toda a frota das operadoras, cujo período estabelecido é de 06 (seis) meses.
- As frotas das operadoras serão inspecionadas em 100% (cem por cento) das inspeções periódicas, no mínimo 01 (uma) vez e no máximo 03 (três) vezes por ciclo.
- Durante o ciclo, no mínimo 20% (vinte por cento) da frota das operadoras será inspecionada em emissão de poluentes.
- A cada ciclo serão realizadas inspeções de desmontagem de rodas nos veículos das operadoras. A quantidade de veículos estabelecida para a inspeção é no mínimo de 01 (um) veículo para cada dia de inspeção periódica programada.
- Durante o ciclo ocorrerão convocações para inspeções Amostrais diárias seguindo o cronograma e as quantidades estabelecidas pela SEM/GIA para o semestre.

1.2. SELEÇÃO DOS VEÍCULOS

A seleção dos veículos para compor a quantidade diária de convocação Amostral deverá obedecer aos seguintes critérios:


- No máximo 05 (cinco) veículos por garagem/dia;
- Preferencialmente 01 (um) veículo por linha;
- Veículos com reclamação de usuário;
- Veículos com ano de fabricação mais antigo;
- Coletivos com menor número de inspeções Amostrais realizadas;
- Denúncias;
- Acidentes;
- Tipo de Tecnologia;
- Outros critérios referentes às condições operacionais;
- Preferencialmente não serão selecionados os veículos que pertencem a empresa/garagem que estejam passando por inspeção periódica ou desmontagem, exceto os veículos com reclamação de poluentes.

Obs.: Em casos esporádicos a SPTrans poderá convocar veículos sem a utilização dos critérios acima citados.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------


Simão Souza Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO / SEM


Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SP/SEM


Luiz Rogo Medeiros Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

1.3. CLASSIFICAÇÃO DOS OPERADORES

Será feita de acordo com a tabela de conceitos e pontuação abaixo:

CONCEITOS		PONTUAÇÃO
S	SATISFATÓRIO	93,0 a 100
R	REGULAR	80,0 a 92,99
I	INSATISFATÓRIO	0 a 79,99

1.4. PERIODICIDADE ENTRE VISTORIAS

Com base na pontuação obtida pelas operadoras no ciclo vigente, será definida a periodicidade entre as vistorias do próximo ciclo:

CONCEITO	INTERVALO ENTRE VISTORIAS
SATISFATÓRIO	180 DIAS
REGULAR	90 DIAS
INSATISFATÓRIO	60 DIAS

Notas: A pontuação será definida por garagem dentro de uma mesma operadora.

1.5. RANKING PARCIAL

- O cálculo do ranking poderá ser feito a qualquer tempo, incluindo a pontuação referente a todos os tipos de inspeções e ocorrências constatadas durante o período desse ranking.
- Será realizado um ranking parcial na metade de cada ciclo de inspeções;
- Este ranking parcial abrangerá apenas as empresas que estiverem com conceito "regular" e "insatisfatório";
- A planilha de cálculo do ranking parcial deve conter todos os índices, com exceção do FAMIL que só será computado ao final do ciclo;
- As empresas operadoras que neste ranking parcial se enquadrarem no conceito "satisfatório", terão uma bonificação;

AUTORIZAÇÃO:

SUBSTITUIÇÃO:

DIVULGADO EM:

DO e DP

 Simão Carlos Neto
 Supervisor de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 DO / SEM

 Gerson Carlos Déssis
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEM/MSA

 José Luiz dos Santos Medeiros Cunha
 Coordenador de Desenvolvimento e
 Inovação Tecnológica
 SEM/MSA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

- A bonificação será: a dispensa de realização de 01 (uma) inspeção periódica, imposta pelo conceito a que estava enquadrada;

TABELA DE BONIFICAÇÃO

CONCEITO	Nº DE INSP.	BONUS	TOTAL DE INSP.
REGULAR	2	-1	1
INSUFICIENTE	3	-1	2

- As empresas que receberem esta bonificação terão, obrigatoriamente, que manter a condição de conceito "satisfatório" até o final do ciclo, sob pena de ser excluída da condição de obter bonificações futuras pelos próximos 02 (dois) ciclos de inspeção.

1.6. EQUAÇÃO MATEMÁTICA PARA CÁLCULO DA PONTUAÇÃO DA FROTA

$$PT = [100 - (Nper + Nam + Nder + INF + EE + EP)] - OSER - FAMIL$$

Onde:

Nper = Nota da inspeção periódica

Nam = Nota da inspeção amostral,

Nder = Nota da inspeção de desmontagem de rodas,

INF = Infra-estrutura de garagem,

EE = Envolvimento da Operadora,

EP = Emissões de Poluentes (Fuligem+Ruido),

OSER = Redução de pontos por ocorrência com sistema eixo e/ou rodante, e

FAMIL = Fator de manutenção, inspeção e limpeza da frota.

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

Silvia Regina Neto
Supervisora de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/SGIA

José Luiz dos Santos Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/COI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 83 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

1.6.1. Nper e Nam

As notas das inspeções periódicas e amostrais seguem os mesmos critérios de cálculo da pontuação dos requisitos das fichas "A", "B" e "C".

1.6.2. PONTUAÇÃO FICHAS "A/B" E "C"

- 1.6.2.1. São atribuídos pontos de 0 (zero) a 100 (cem) proporcionalmente à gravidade da irregularidade e de acordo com as tabelas I, II e III.
- 1.6.2.2. Para o cálculo da pontuação total, devem ser considerados todos os formulários de Inspeção Grupo "A/B" e "C", emitidos durante todas as atividades de inspeção, mesmo aqueles cujos veículos tenham sido liberados após o Repasse.
- 1.6.2.3. Caso o veículo não apresente irregularidades em qualquer de seus componentes, a respectiva pontuação será nula.
- 1.6.2.4. A cada irregularidade observada dentro do mesmo sistema, será atribuída uma pontuação ao respectivo item.
- 1.6.2.5. A pontuação do item corresponde ao Peso dividido pela quantidade de itens do sistema, conforme tabelas a seguir.
- 1.6.2.6. A exceção será feita aos itens grifados nas tabelas que terão a sua pontuação determinada pela divisão do Peso do sistema por 04 (quatro). Assim sendo, a partir de 04 (quatro) itens irregulares por sistema a operadora perderá a quantidade de pontos total do respectivo sistema.

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

Simão Soares Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/IA

José Luis Rego Martins Diniz
Gerente de Planejamento e
Inovação Tecnológica
SEM/IT



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 84 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

TABELA I

GRUPO A

Sistema	Peso Sistema	Qtd. Item	Pontuação por item
Eixo	15	11	3,75
Chassi	10	05	2,00
Suspensão	20	20	5,00
Rodante	15	02	7,50
Tração	05	06	1,25
Freio	30	13	7,50
Alimentação	05	02	2,50
Total	100	59	

TABELA II

GRUPO B

Sistema Grupo B	Pesos	Qtd. Componente	Pontuação por item
Ilum. Interna	10	7	1,43
Carroc. Exter	20	23	5,00
Carroc. Interna	20	20	5,00
Equip. Segur.	20	04	5,00
Ilum. Externa	10	08	1,25
P. Comando	05	03	1,67
Limpeza	05	02	2,50
Sist. Elétrico	10	02	5,00
Total	100	69	

AUTORIZAÇÃO:

DC e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

Silvia Maria Nelo
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/114

José Roberto Mendes Cunha
Coordenador de Engenharia e
Auditoria Técnica
SEM/114

ASSUNTO
PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

TABELA III

GRUPO C

Grupo C	Pesos	Qtd. Componente	Pontuação por item
Elevador	40	10	4,00
Itens Segur.	30	05	6,00
Rampa	30	04	7,50
Total	100	19	

1.6.3. Nder

- 1.6.3.1. A cada irregularidade observada dentro dos grupos da ficha de desmontagem, será atribuída uma pontuação.
- 1.6.3.2. Esta pontuação somada e ponderada pelos valores de cada ficha, conforme tabela abaixo determinará a nota final de cada veículo.
- 1.6.3.3. O índice de desmontagem de componentes equivale à média das notas de cada veículo da amostra inspecionada.

TABELA IV

DESMONTAGEM DE COMPONENTES

ITEM	PONTUAÇÃO QUANDO IRREGULAR
FERRAMENTAL E INSUMOS	20
CONJUNTO EIXO DIANTEIRO	40
CONJUNTO EIXO TRASEIRO	40
SUBTOTAL	100

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

Silvia Maria Neto
Supervisora de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEMOTIA

André Luis Figueiredo Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEMOTIA

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

1.6.4. INF

1.6.4.1. A nota de infraestrutura é atribuída às condições das instalações do local de inspeção, nas garagens das operadoras durante a realização das inspeções periódicas, conforme tabela abaixo:

TABELA V

GARAGEM – INFRA-ESTRUTURA	
ITEM	PONTUAÇÃO QUANDO IRREGULAR
QUANTIDADE DE VALETAS	40
CONDIÇÕES DE SEGURANÇA	30
ILUMINAÇÃO GERAL	20
COBERTURA DAS VALETAS	10
SUBTOTAL	100

1.6.5. EE

1.6.5.1. Nota obtida pela eficiência do envolvimento da operadora, na disponibilidade da frota a ser inspecionada, organização dos trabalhos e no acompanhamento técnico.

TABELA VI

OPERADOR - ENVOLVIMENTO	
ITEM	PONTUAÇÃO QUANDO IRREGULAR
DISPONIBILIZAÇÃO DA FROTA EM INTERVALOS COMPATÍVEIS COM A QUANTIDADE DE VEÍCULOS A SEREM INSPECIONADOS	50
ORGANIZAÇÃO GERAL DOS TRABALHOS POR PARTE DO OPERADOR DURANTE A INSPEÇÃO	25

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

Simão Souza Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

Joná Luis B. de Oliveira Costa
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GDI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 87 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

ACOMPANHAMENTO TÉCNICO	25
SUBTOTAL	100

1.6.6. EP

- 1.6.6.1. Nota atribuída à inspeção de emissão de poluentes (opacidade e ruído), relacionada com a quantidade de reprovação da amostra inspecionada conforme tabela abaixo:

Nota: Será considerada a reprovação tanto em ruído como na opacidade.

TABELA VII

PONTUAÇÃO DE POLUENTES	
ATÉ 06% DE REPROVAÇÃO DA FROTA INSPECIONADA	NÃO HÁVERÁ PERDA DE PONTUAÇÃO
ACIMA DE 06% DE REPROVAÇÃO DA FROTA INSPECIONADA	HAVERÁ PERDA DE PONTUAÇÃO

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

Sérgio Szare-Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dantas
Garante da Inspeção e
Auditor Técnico

José Luis Rêgo Mendes Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/SEM



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



COD.
FL.
- 88 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

1.6.7. Índices da equação matemática

1.6.7.1. Trata-se do peso atribuído as notas estabelecidas na fórmula do ranking.

TABELA VIII

ÍNDICES DOS TIPOS DE VISTORIAS	
ITEM	ÍNDICE
PERIÓDICA	0,250
AMOSTRAL	0,350
DESMONTAGEM	0,250
ENVOLVIMENTO DA EMPRESA	0,025
INFRAESTRUTURA	0,075
POLUENTES	0,050
SUBTOTAL DA EQUAÇÃO	1,000

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

Simone Souza Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO / SEM

Comon Carlos Déssis
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM / GIA

Paulo Roberto Soares Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM / GON

ASSUNTO
PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA**1.6.8. OSER**

- 1.6.8.1. Pontuação a ser descontada do subtotal da equação, na constatação de ocorrências com sistema de eixos e sistema rodante.
- 1.6.8.2. Haverá perda de 03 (três) pontos na primeira ocorrência e a partir da segunda ocorrência, haverá perda acumulativa de 07 (sete) pontos, conforme tabela abaixo:

TABELA IX

PERDA DE PONTUAÇÃO POR "OSER" (DEBITADO DO SUBTOTAL DA EQUAÇÃO)	
QUANTIDADE DE OCORRÊNCIAS	PERDA DE PONTOS
01	- 3
02	- 10
03	- 17
04	- 24
(...)	(...)

1.6.9. FAMIL

- 1.6.9.1. Pontuação a ser descontada do subtotal da equação, na constatação de ocorrências com a manutenção, inspeção e limpeza da frota, que tem como base os resultados obtidos nas Auditorias de Processos de Manutenção, realizadas semestralmente em todas as operadoras do sistema.

Nota: A Auditoria atualmente é composta por 09 (nove) itens:

- Organização geral;
- Recursos humanos;
- Gestão de materiais e serviços;
- Planejamento, organização e controle de manutenção;

AUTORIZAÇÃO:
DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:



Sílvio Sara Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM



Gordon Carlos Dússia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA



Luiz Sérgio Mendes Cunha
Chefe de Engenharia e
Inovação Tecnológica
SEM/DI

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

- Manutenção dos veículos;
- Inspeção dos veículos;
- Limpeza e conservação da frota;
- Equipamentos e ferramentas;
- Disposição funcional da garagem.

1.6.9.2. Da Auditoria de Manutenção de maneira geral, os 04 (quatro) itens abaixo são considerados como mais influentes no processo de manutenção específica e limpeza dos veículos:

- Planejamento e controle de manutenção
- Manutenção dos veículos;
- Inspeção dos veículos;
- Limpeza e conservação da frota.

A partir da pontuação obtida nos **04 (quatro) itens**, calcula-se a média de cada um dos itens e ao final novamente a média dos quatro resultados.

A pontuação obtida é comparada com a grade de fatores, onde é atribuída a perda ou não de pontos, conforme quadro a seguir:

Desta forma serão destacados do resultado da Auditoria e calculados para obtenção do fator de manutenção, inspeção e limpeza da frota – FAMIL.

PONTUAÇÃO - FAMIL	SITUAÇÃO
ACIMA DE 1,76	NÃO PERDE PONTO
DE 1,41 A 1,75	PERDA DE 03 PONTOS
ATÉ 1,40	PERDA DE 05 PONTOS

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

Simão Cláudio Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
CO/SEM

Carmona Carla Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

João Luiz de Melo Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/SOI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 91 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

ANEXO G - PROCEDIMENTOS PARA VERIFICAÇÃO DO ESTADO DA CARROCERIA

I - OBJETIVO

Estabelecer procedimentos para análise veicular através da metodologia *FEC- Fator de Estado de Carroceria/Chassis.

II- AMPLITUDE

Aplica-se à Gerência de Inspeção e Auditoria Técnica – GIA.

III- . METODOLOGIA

A metodologia denominada Fator de Estado de Carroceria / Chassi – FEC - consiste basicamente na divisão da estrutura do veículo em 03 (três) grandes grupos (estrutura básica, carroceria e periféricos) que recebem pesos diferentes conforme o tipo de construção do veículo.

Cada grande grupo é subdividido em componentes, que segundo a metodologia possibilita ser enquadrado em 05 (cinco) estados possíveis, sendo que a cada um correspondesse a um estado físico próprio e um respectivo "custo" percentual de material e mão de obra necessária para repor o estado de novo e original, sempre comparado com a reposição de um similar novo, conforme segue:

ÓTIMO - Em perfeitas condições não necessita de reparo – 10% (dez por cento).

BOM - Em bom estado necessita apenas de reaperto, limpeza e polimento - 25% (vinte e cinco por cento).

MÉDIO - Necessita de pequenos reparos que podem ser efetuados no local, sem a retirada dos componentes – 55% (cinquenta e cinco por cento).

RUIM - Necessita de reparação complexa que, via de regra, precisa da retirada do componente – 85% (oitenta e cinco por cento).

PÉSSIMO - É necessária a substituição integral do componente – 100% (cem por cento).

Para efetivação dos cálculos é utilizada uma fórmula matemática que, uma vez calculada, demonstra a necessidade e a viabilidade de reforma ou baixa patrimonial do veículo. Mais uma vez deve ficar claro que cada tipo de construção veicular segue uma fórmula diferenciada.

AUTORIZAÇÃO:	SUBSTITUIÇÃO:	DIVULGADO EM:
DO e DP		

Sérgio Soares Neto
Sup. Intendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Carlos Carlos Dórea
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SFRAC/GIA

José Carlos Brito Moutinho Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEI/SGO



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 92 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

IV- Procedimentos

A análise é efetuada após a lavagem e limpeza geral do veículo, em valeta própria e com a utilização de iluminação suficiente, preferencialmente do tipo fluorescente e móvel (cordão).

A equipe de vistoria deve ser composta por dois técnicos que conheçam plenamente o método e as premissas básicas para a análise.

A verificação deverá ser realizada conforme seqüência abaixo:

1. Estrutura básica

a- Longarinas

- Verificar o estado geral das longarinas quanto a trincas, rupturas ou corrosão acentuada.

b- Travessas das Longarinas

- Verificar o estado geral das travessas das longarinas quanto à trincas, rupturas ou corrosão acentuada.

2. Carroceria

a- Parede Frontal

- Verificar o estado de conservação quanto a trincas e corrosão.

b- Estrutura Esquerda

- Verificar o estado de conservação quanto a trincas e corrosão.

c- Chaparia Esquerda

- Verificar o estado de conservação e fixação.

d- Compartimento do motor

- Verificar o estado de conservação geral, da estrutura e existência de corrosão.

e- Tampa do compartimento do motor

- Verificar estado de fixação, conservação e vedação.
- Verificar a existência de trava.

f- Parede traseira

- Verificar o estado de conservação quanto a trincas e corrosão.

AUTORIZAÇÃO: DO e DF	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão Carlos Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssie
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/CIJA

Antônio Luiz Rogo Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/CIJ

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

g- Estrutura Direita

- Verificar o estado de conservação quanto a trincas e corrosão.

h- Chaparia direita

- Verificar o estado de conservação e fixação.

i- Sistema de Portas

- Verificar o funcionamento, estado de conservação quanto a quebra e desgaste nos mancais e os elementos de fixação das portas;
- Verificar existência, estado de conservação e fixação da tampa dos pistões das portas;
- Verificar existência de vazamentos nos pistões das portas;
- Verificar os elementos de fixação dos pistões e seu funcionamento;
- Verificar o estado de conservação e a existência de válvula de alívio;
- Verificar o estado de conservação das folhas de portas quanto a quebra, furos e deformações;
- Verificar os elementos de fixação das folhas e revestimentos;
- Verificar a existência das borrachas das portas, seu estado de conservação quanto a rasgos e deformações e sua fixação;
- Verificar o estado dos vidros das portas, suas borrachas e fixações.

j- Etribos(Degraus)

- Verificar estado de conservação, fixação e as condições do piso;
- Verificar o estado da estrutura dos degraus;
- Verificar altura conforme Padrões Técnicos;
- Verificar existência da luz do degrau e o seu funcionamento;
- Verificar existência de lente da luz do degrau e sua conformidade.

k- Piso

- Verificar estado de conservação da estrutura do piso e sua fixação;
- Verificar a condição antiderrapante da manta e sua fixação;
- Verificar estado geral e fixação dos frisos.

l- Caixas de Rodas

- Verificar estado de conservação das estruturas das caixas de rodas e sua fixação;
- Verificar a condição da manta e sua fixação;
- Verificar estado geral e fixação dos frisos.

m- Revestimentos das paredes laterais

- Verificar a existência e o estado de conservação quanto a quebras, deformação e os elementos de fixação;
- Verificar a existência de retrabalhos inadequados e a existência de infiltrações; e
- Verificar se atende ao Manual de Padrões Técnicos de Veículos.

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

Simão Brito Neto
Supervisor de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

Diego Martins Costa
Coordenador de Desenvolvimento e
Atividade Técnica
SEM/GIA



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD

FL.

- 94 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

n- Revestimento do teto

- Verificar a existência e o estado de conservação quanto a quebra, deformação e os elementos de fixação;
- Verificar a existência de retrabalhos inadequados e a existência de infiltrações;
- Verificar se atende ao Manual de Padrões Técnicos de Veículos.

o- Balaústres e corrimãos

- Verificar a existência de balaústres e corrimãos, o estado de conservação quanto a quebra, corrosão e os elementos de fixação;
- Verificar o atendimento ao manual dos padrões técnicos.

p- Estrutura dos bancos

- Verificar a estrutura dos bancos do motorista, cobrador e passageiros quanto à problemas na estrutura, fixação e corrosão.

q- Sistema de ventilação do teto

- Verificar a existência das escotilhas e cúpulas, o funcionamento e o estado de conservação quanto a quebra e fixação;
- Verificar a existência e funcionamento dos ventiladores e exaustores do teto;
- Verificar a existência de infiltração.

r- Estrutura e Chaparia do teto

- Verificar o estado de conservação da estrutura do teto quanto a trincas e corrosão.
- Verificar o estado de conservação da chaparia do teto e fixação.

3. Periféricos

a- Estofamento

- Verificar o estado de conservação quanto a desgaste, rasgos nos bancos (assento e encosto);
- Verificar a existência, estado de conservação quanto a quebra, rasgos e fixação do apoio de braço e do protetor de cabeça.

b- Elétrica

- Verificar o estado geral do sistema elétrico, incluindo motor de partida, alternador, limpador de pára-brisa, buzina, luminárias internas e externas em geral.

c- Para-choques dianteiro

- Verificar a existência, estado de conservação quanto a deformação e fixação dos para-choques e ponteiros e seu alinhamento.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão Saura Neto
Superintendente de Serviços Veiculares e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dória
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/MA

José Luiz Rago Nedeiros Cunha
Gerente de Desempenhamento e
Inovação Tecnológica
SEM/COI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD

FL.

- 95 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

d- Para-brisa

- Verificar o estado de conservação quanto à quebra, trincas, fixação e condição irregular (Conforme resolução do CONTRAN nº 216/06).

Nota: A área envidraçada não poderá estar degradada (riscada) em mais de 50% (cinquenta por cento) de sua extensão e nem conter expressões ofensivas a moral e bons costumes.

e- Janelas Laterais

- Verificar a existência, estado de conservação quanto a quebra e a movimentação dos vidros móveis;
- Verificar o estado de conservação quanto a quebra, corrosão e fixação dos quadros das janelas.
- Verificar a existência e o estado de separadores, limitadores e puxadores.

f- Vidro Traseiro

- Verificar a existência e o estado de conservação quanto a quebra, fixação e condição irregular.

g- Para-choques dianteiro

- Verificar a existência, estado de conservação quanto a deformação e fixação dos para-choques e ponteiras e seu alinhamento.

h- Pintura

- Verificar o estado de conservação da pintura, quanto a trincas e corrosão.

V - Registros

Os resultados auferidos aos itens deverão ser registrados nas fichas próprias da metodologia, sendo efetuado o cálculo do índice FEC ao final, obtendo-se a classificação conforme tabela a seguir.

Classificação dos Veículos

De 0,00 até 5,00 pontos – Necessidade de reforma pesada

De 5,01 até 6,00 pontos – Necessidade de reforma de médio porte

De 6,01 até 7,00 pontos – Necessidade de reforma leve (Repasse)

De 7,01 até 9,00 pontos – Condições normais de operação

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Sinara Siqueira
Supervisora de Exatidão Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Carson Carlos Dóssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/CGIA

Paulo Luiz Rêgo Medeiros Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/COI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



COD.
FL.
- 96 -

ASSUNTO
PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

FICHA FEC

SPTrans		FATOR DE ESTADO DA CARROCERIA / CHASSI - FEC					REG. DE ENT. 06	
MODELO: MOTOR TRASEIRO / TROLEBUS		EMPRESA: UNIDADE:		PREF. NO. DATA: / /				
GRUPO	COMPONENTES A EXAMINAR	ESTADO						
		ÓTIMO	BOM	MÉDIO	RUIM	PÉSSIMO		
A	01 LONGARINAS	71	177	209	601	707		
	02 TRAVESIAS DAS LONGARINAS	20	73	181	247	293		
TOTAL DO GRUPO A - ESTRUTURA								
B	01 PAREDE FRONTAL	07	18	40	81	72		
	02 ESTRUTURA ESQUERDA	13	30	71	111	130		
	03 CHAPARRA ESQUERDA	05	11	25	38	46		
	04 COMPARTIMENTO DO MOTOR	04	11	25	38	44		
	05 PAREDE DO COMPARTIMENTO DO MOTOR	03	07	14	22	25		
	06 PAREDE TRASEIRA	04	11	24	37	43		
	07 COMPARTIMENTO DA BATERIA	03	07	14	22	30		
	08 ESTRUTURA DIREITA	13	30	71	111	130		
	09 CHAPARRA DIREITA	04	10	21	32	36		
	10 SISTEMA DE PORTAS	03	21	45	70	83		
	11 ESTRIBOS	03	09	18	28	34		
	12 PISO	03	20	43	65	76		
	13 CAIXAS DE RODAS	03	07	15	24	28		
	14 REVESTIMENTO DA PAREDE	02	04	09	14	17		
	15 REVESTIMENTO DO TETO	02	05	10	15	18		
	16 MALAS E ESCORRIMÕES	01	03	07	11	13		
	17 ESTRUTURAS DOS BANCOS	02	05	12	18	21		
	18 SISTEMA DE VENTILAÇÃO DO TETO	02	05	12	18	21		
	19 ESTRUTURA CHAPARRA DO TETO	13	33	74	114	134		
TOTAL DO GRUPO B - CARROCERIA								
C	01 ESTOFAMENTO	09	22	50	77	91		
	02 ELÉTRICA	20	51	112	174	204		
	03 PÁRA-CHOQUE DIANTEIRO	04	09	20	31	37		
	04 PÁRA-BRISA DIANTEIRO	03	12	28	40	47		
	05 JANELAS LATERAIS	22	55	121	187	220		
	06 VIDROS TRASEIROS	04	11	25	38	45		
	07 PÁRA-CHOQUE TRASEIRO	04	10	21	32	38		
08 PINTURA	32	80	175	270	318			
TOTAL DO GRUPO C - OUTROS								
CÁLCULO DO ÍNDICE FEC:								
		10 - $\frac{(0,15A + 0,02B + 0,23C)}{100}$						

REG. DE ENT. 06

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

DIPLICADO EM:

Sig. Maria Melo
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO / SEM

Gerson Carlos Dóssi
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SPTrans

Luiz Rogo Medeiros Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEMUDI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 97 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

ANEXO H - VERIFICAÇÃO DA VAZÃO DO AR CONDICIONADO DOS VEÍCULOS

I - OBJETIVO

Estabelecer critérios para verificação da conformidade, na inclusão, dos veículos com sistema de ar condicionado que equipam os ônibus de transporte urbano de passageiros em relação ao especificado nos Manuais de Padrões Técnicos de Veículos da SPTrans e ao que estabelece a norma ABNT NBR 15570.

II - AMPLITUDE

Aplica-se à Gerência de Inspeção e Auditoria Técnica - GIA.

III - CRITÉRIOS

1. AMOSTRA

- 1.1 Amostra aleatória selecionada durante a realização das vistorias amostrais, periódicas e de inclusão.
- 1.2 O tamanho da amostra será de pelo menos 01 (um) veículo para cada data de realização de inspeção periódica, de acordo com o cronograma estabelecido para o semestre.
- 1.3 Durante a realização da vistoria amostral, todos os veículos que realizarem a vistoria de emissões de poluentes, deverão ser submetidos a verificação das condições do ar condicionado.
- 1.4 Durante a vistoria de inclusão, utilizar o mesmo padrão estipulado para emissões de poluentes.
- 1.5 O registro das inspeções deverá ser efetuado conforme procedimento para inspeção de manutenção e conservação de frota, no formulário do Grupo B.

AUTORIZAÇÃO: DO e DF	SUBSTITUIR:	IMVULGADO EM:
-------------------------	-------------	---------------

Simão Roberto Avato
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
GIA

José Luiz Rego Mucilos Filho
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEMCOI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 98 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

2. BASE LEGAL

- NBR15570
- Norma de Procedimento para ensaio da medição de desempenho do sistema de Ar Condicionado em Ônibus urbano.

IV - PROCEDIMENTO

1. VERIFICAÇÕES INICIAIS

- 1.1. Para esta atividade deve-se utilizar equipamento denominado **termo anemômetro** e dispositivo de fixação com distanciamento padrão acoplado, junto às saídas de Ar do veículo. O aparelho efetua a medição da velocidade, vazão do ar e temperatura ambiente, devendo estar na função de graduação Celsius e na medida de velocidade em m/s.
- 1.2. Deve-se verificar no aparelho a data de validade da última aferição realizada e certificar-se que esta não expirou.
- 1.3. Condições do veículo:
 - Portas, janelas, escotilhas, saídas de ar devem estar em bom estado.
 - O Ar condicionado deve estar em bom estado de conservação e funcionamento.
- 1.4. Resultado da verificação das condições do veículo para o teste:
 - 1.4.1. No caso dos itens acima apresentarem irregularidades, deverá ser solicitado ao operador que seja realizada a devida manutenção do veículo.
 - 1.4.2. As irregularidades deverão ser anotadas em formulário de inspeção A/B e o veículo deverá ser **REPROVADO** e, portanto, **REJEITADO** para o teste de Verificação da Vazão do Ar Condicionado do veículo.
 - 1.4.3. No retorno para reinspeção, solucionadas as não conformidades, o veículo deverá ser encaminhado para execução do teste de verificação da vazão do ar condicionado.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão S. ...
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Anderson Carlos Dêssia
Comitê de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

Luiza Medeiros Costa
Coordenadora de
Gestão Tecnológica
SEM/GIA

	MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -	 PREFEITURA DE SÃO PAULO MOBILIDADE E TRANSPORTES	Cód. Fl. - 99 -
ASSUNTO PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA			

2. REALIZAÇÃO DO TESTE

2.1. Preparação e utilização do equipamento Termoanemômetro

- 2.1.1. Verifique se não há danos na hélice ou sujeira no equipamento.
- 2.1.2. Para a realização do teste devem estar dentro do veículo somente o condutor e o técnico responsável pela avaliação.
- 2.1.3. Para a realização do teste é necessário que as portas, janelas escotilhas e tomadas de ar do veículo estejam devidamente fechadas.
- 2.1.4. Selecione a tecla C/F do termoanemometro para optar pela unidade de temperatura.
- 2.1.5. Selecione a tecla UNIT para optar pela unidade de velocidade.
- 2.1.6. Posicione o termoanemômetro com o dispositivo acoplado, de maneira que o ar atravesse a hélice de trás para frente (conforme indicação da seta no termoanemômetro).
- 2.1.7. Aguarde por aproximadamente 04 (quatro) segundos para que a leitura da velocidade se estabilize.
- 2.1.8. Mantenha o eixo da hélice com uma divergência máxima de 20° em relação ao eixo de propagação do ar.
- 2.1.9. A temperatura do ar será automaticamente indicada no display, devendo estar em 22° C.
- 2.1.10. Coloque o sensor na área onde a velocidade do ar deve ser medida.
- 2.1.11. Completada a medição, pressione a tecla HOLD para entrar no modo Data Hold e o termoanemometro congelará a leitura atual.
- 2.1.12. Pressione a tecla MAX/MIN e o display secundário irá mostrar um número que representa o ponto que está sendo verificado.
- 2.1.13. Repita este processo em todos os pontos que devam ser medidos e registrados, conforme a tecnologia do veículo.
- 2.1.14. Pressione a tecla MULT POINT e o display mostrará a média das leituras da velocidade do ar e o número de pontos medidos.

AUTORIZAÇÃO: DO e DF	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------


 Simão
 Supervisor de Engenharia Veicular e
 Mobilidade Especial
 DO/SEN


 Gerson Carlos Déssia
 Gerente de Inspeção e
 Auditoria Técnica
 SEM/IA


 José Luiz Rego Medeiros Cunha
 Gerente de Desenvolvimento e
 Inovação Tecnológica
 SEM/DTI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 100 -

ASSUNTO

PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

2.1.15. Pressione a tecla RST por 02 (dois) segundos para sair, apagar as leituras registradas e aguardar nova verificação.

2.2. Medição da distribuição do ar ao longo do salão de passageiros

2.2.1. Ligar o ar condicionado em velocidade máxima, com todas as saídas de ar fixas e individuais abertas.

2.2.2. A medição das velocidades do ar deve ser feita em todas as saídas individuais.

2.2.3. Nas saídas fixas, realizar a medição das velocidades do ar a cada 1000 mm (mil milímetros) alternadamente ao longo do salão de passageiros.

2.2.4. Para medição das velocidades tanto nas saídas fixas como nas individuais, posicionar o termoanemômetro com dispositivo acoplado, mantendo assim uma distância de 100 mm (cem milímetros) destas. Utilizar sempre o dispositivo para manter o equipamento na posição definida.

NOTA: Caso seja verificada uma variação de temperatura muito alta, de cerca de 08°C (oito graus Celsius), ao longo do veículo, deverá ser informada a operadora para realização da verificação e possível manutenção no sistema de Ar Condicionado do veículo.

3. RESULTADO

3.1 As medidas de cada ponto deverão ser registradas na ficha de Verificação da Vazão de Ar Condicionado, Anexo I.

3.2 O veículo será considerado **APROVADO** caso a variação máxima de velocidade do ar entre todos os pontos medidos, tanto nas saídas fixas como nas individuais, não exceder a 50% (cinquenta por cento).

NOTA: Em caso de reprovação o veículo deverá ficar lacrado até que seja efetuada a manutenção e realizado novo teste com a aprovação do mesmo.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM:
-------------------------	------------	---------------

Simão Roberto Melo
Supervisor Técnico de Engenharia Veicular e
Mobilidade
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica

José Luiz Rego Medeiros Cortes
Coordenador do Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEMEDI



MANUAL DE PROCEDIMENTO - SERVIÇOS VEICULARES -



CÓD.

FL.

- 101 -

ASSUNTO
PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA

VERIFICAÇÃO DA VAZÃO DO AR CONDICIONADO

Operadora			
Veículo			
Placa	/ /		
Verificação nas saídas individuais			
Posição Lado Esquerdo	Velocidade (m/seg)	Temperatura (°C)	Obs:
Média			
Posição Lado Direito	Velocidade (m/seg)	Temperatura (°C)	
Média			
Verificação nas saídas fixas de ar			
Posição Lado Esquerdo	Velocidade (m/seg)	Temperatura (°C)	Obs:
Média			
Posição Lado Direito	Velocidade (m/seg)	Temperatura (°C)	
Média			
Média Geral			
Varição Total			

AUTORIZAÇÃO:

SUBSTITUIR:

DIVULGADO EM:

DO e DP

Simão Carlos Netto
Superintendente de Manutenção Veicular e
Mobilidade Urbana
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica

Renato Carlos Cunha
Coordenador de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/DA

9

Manual de Procedimentos

Procedimento de Auditoria de Processos de Manutenção da Frota





NORMA E PROCEDIMENTOS



COD.: ST.EV.01
FL.:
- 2 -

ASSUNTO:

AUDITORIA DE PROCESSOS DE MANUTENÇÃO DA FROTA

ÍNDICE

I. OBJETIVO	3
II. ABRANGÊNCIA	3
III. NORMA	3
1. Definições	3
2. Critérios	3
3. Responsabilidades	5
4. Níveis de Competência	5
5. Base Legal	5
IV. PROCEDIMENTOS	6
1. Organização Geral da Manutenção	6
2. Recursos Humanos	6
3. Gestão de Materiais e Serviços	6
4. Planejamento, Organização e Controle de Manutenção	7
5. Manutenção Preventiva e Corretiva dos Veículos	9
6. Inspeção dos Veículos	9
7. Limpeza e Conservação	10
8. Equipamentos e Ferramentas	10
9. Disposição Funcional da Garagem	11
V. HISTÓRICO DE REVISÕES	12

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUIR:	DISSERDADO EM: 05/17
-------------------------	-------------	-------------------------

Símar Siqueira Melo
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luis Rego Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GDI

ASSUNTO:

AUDITORIA DE PROCESSOS DE MANUTENÇÃO DA FROTA

I. OBJETIVO

Estabelecer normas e procedimentos para a realização da Auditoria de Processos de Manutenção junto aos concessionários do sistema de transporte coletivo de passageiros da Cidade de São Paulo, a seguir denominado Sistema de Transporte.

II. ABRANGÊNCIA

Aplicam-se à área de Engenharia Veicular e suas interfaces junto aos concessionários.

III. NORMA

1. Definições

Auditoria de manutenção: é a verificação sistemática e documentada que permite avaliar o grau de adequação dos procedimentos e controle aplicados pelas operadoras no processo de manutenção da frota.

Manutenção da frota: é o conjunto de atividades que visa à conservação do estado operacional e seguro de cada veículo. Além das atividades mecânicas, elétricas, de limpeza e de funilaria propriamente ditas, no contexto deste procedimento, engloba os controles, os planos, os procedimentos relativos à própria manutenção, às ferramentas e equipamentos, ao almoxarifado e à qualificação da mão de obra.


2. Critérios


2.1 As auditorias de processos de manutenção da frota das operadoras serão realizadas semestralmente, baseadas nos critérios e conceitos das Normas NBR ISO 9001 e 14001.

2.2 A manutenção da frota será "Qualificada Plenamente" se sua pontuação total e a de cada quesito analisado atingir o patamar mínimo de conformidade igual a 70% (setenta por cento). Dessa forma, mesmo que a pontuação total seja igual ou superior a 70% (setenta por cento) e a de qualquer um dos itens que a compõem não atingirem esse patamar, a manutenção será considerada "Qualificada Parcialmente".

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM: 05/17
-------------------------	------------	------------------------


Sílvio Sérgio Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM


Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA


José Luiz Roberto Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GO

ASSUNTO:

AUDITORIA DE PROCESSOS DE MANUTENÇÃO DA FROTA

- 2.3 As auditorias serão realizadas com base em elementos amostrais, envolvendo a documentação, registros de manutenção e entrevistas com empregados das operadoras.
- 2.4 A auditoria será realizada no período diurno, nas dependências das operadoras, em conjunto com seu representante para acompanhamento e organização dos trabalhos.
- 2.5 O Plano de Ação a ser apresentado pelas operadoras, contendo as medidas e os respectivos prazos de execução necessários para regularização das não conformidades verificadas nas auditorias, será avaliado pela SPTrans.
- 2.6 Serão realizadas visitas para constatação da regularização das indicações apontadas no "Relatório de Auditoria".
- 2.7 No final de cada semestre será divulgado um "Ranking", a partir dos resultados obtidos nas auditorias.
- 2.8 Será estabelecida uma classificação por item analisado, conforme quadro abaixo, que definirá a pontuação obtida pelas operadoras:

Atendimento ao item	Classificação	Pontuação
Atende plenamente	A	2
Atende parcialmente	B	1
Não atende	C	0
Não aplicável	D	-

Nota: A SPTrans, quando julgar necessário e a qualquer tempo, em virtude de resultados operacionais, apontamentos estatísticos, acidentes, reclamações ou até mesmo denúncias, poderá realizar auditorias extraordinárias.

AUTORIZAÇÃO:
DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

05/17

- 0 -

Simão Sérgio Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luiz Rego Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GDI

ASSUNTO:

AUDITORIA DE PROCESSOS DE MANUTENÇÃO DA FROTA

2.9 A pontuação obtida qualificará a manutenção da frota da operadora, de acordo com a tabela a seguir:

Pontuação total obtida (%)	Pontuação de quesito obtida (%)	Situação	Natureza da Infração
Maior ou igual a 70%	Maior ou igual a 70%	Manutenção qualificada plenamente	-
Maior ou igual a 70%	De 69% até 49%	Manutenção qualificada parcialmente	Leve
De 50% até 69%	-	Manutenção com restrições	Média
Abaixo de 50%	-	Manutenção desqualificada	Grave

3. Responsabilidades

Área de Engenharia Veicular: elaborar e divulgar o cronograma das auditorias e realizá-las, fornecendo dados para a área de Inspeção Veicular e os resultados para os concessionários do sistema de transporte.

4. Níveis de Competência

Aprovação do relatório de auditoria: nível hierárquico mínimo de Gerente Geral.

5. Base Legal

- Norma NBR ISO 9001 - estabelece requisitos para o Sistema de Gestão de Qualidade e é aplicável a qualquer produto ou serviço;
- Norma NBR ISO 14001- define os requisitos para estabelecer um Sistema de Gestão Ambiental, com objetivo de criar o equilíbrio entre a manutenção da rentabilidade e a redução do impacto ambiental;
- Lei nº 13.241, de 12.12.2001, suas alterações e regulamentações, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo;
- Regulamento de Sanções e Multas – RESAM, publicado na Portaria nº 168/07 – SMT/GAB, de 01 de dezembro de 2007 e atualizações posteriores.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM: 05/11
-------------------------	------------	------------------------

Simão Sávio Alves
Supervisor de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Campos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luiz Reis Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GDI

ASSUNTO:

AUDITORIA DE PROCESSOS DE MANUTENÇÃO DA FROTA

IV. PROCEDIMENTOS

Verificar *in loco*, durante o processo de auditoria, os itens analisados em cada requisito, conforme abaixo:

1. Organização Geral da Manutenção

- Ter definidas a missão e a visão do negócio, com política de qualidade em relação às metas da empresa divulgada e de ciência dos funcionários;
- Ter organograma funcional da Área de Manutenção, com a definição das linhas e níveis de autoridade;
- Ter um representante da direção com autoridade e responsabilidade para assegurar a implantação e manutenção dos Sistemas de Gestão da Qualidade e Ambiental; e
- Apresentar esquema de segurança e prevenção contra incêndios.

2. Recursos Humanos

- Apresentar a sistemática de avaliação de novos empregados ligados à manutenção, com as respectivas descrições de cargos e requisitos mínimos;
- Comprovar a existência de quadro de empregados, por área de atuação (manutenção preventiva e corretiva, elétrica, borracharia, funilaria, limpeza da frota e outros) em quantidade suficiente para as execuções das manutenções programadas;
- Apresentar o levantamento de necessidades de treinamento, realizado pela Área de Recursos Humanos, e seus respectivos programas para o pessoal da Área de Manutenção, com previsão de reciclagem de seus empregados em períodos máximos de 02 (dois) anos;
- Comprovar por registros a realização dos treinamentos programados por meio de cronograma anual.

3. Gestão de Materiais e Serviços

- Apresentar metodologia para análise de produtos, de serviços e de fornecedores. Esta metodologia deve assegurar que a aquisição e a utilização de componentes repasse à frota um grau satisfatório de confiabilidade e segurança;

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DMULGADO EM: 05/17
-------------------------	------------	-----------------------

- 0 -


Gerson Carlos Déssia
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM
Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA
José Luiz Rangel Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GSI

ASSUNTO:

AUDITORIA DE PROCESSOS DE MANUTENÇÃO DA FROTA

- Demonstrar na gestão dos materiais e serviços as seguintes atividades, registros e cuidados:

- (a) Qualificação dos fornecedores;
- (b) Acompanhamento do fornecimento;
- (c) Análise do desempenho do produto;
- (d) Deméritos por atraso ou outro tipo de problema;
- (e) Falhas aceitáveis em forma de concessão;
- (f) Falhas que inviabilizam a utilização;
- (g) Tratamento de não conformidades;
- (h) Plano alternativo para casos de interrupção de fornecimento do produto.

- Demonstrar a existência de sistema de administração de estoque, apresentando compatibilidade entre o estoque físico e banco de dados, com local adequado para armazenagem e acesso permitido somente às pessoas autorizadas;
- Demonstrar a possibilidade de rastreamento do material recebido;
- Demonstrar a existência de procedimentos para controle de garantia dos materiais e serviços, bem como, cadastro atualizado de fornecedores e produtos;
- Apresentar procedimentos para qualificação de fornecedores de material e prestadores de serviços, inclusive pedidos de compra ou subcontratos que incorporem todos os requisitos de qualidade exigidos pelo material, produto ou serviço;
- Demonstrar a evidência do confronto dos materiais recebidos com as especificações contidas nos pedidos de compra, contendo registros das inadequações e defeitos para repasse da informação ao fornecedor.


4. Planejamento, Organização e Controle de Manutenção

- Ter área definida para as atividades de planejamento e controle da manutenção - secretaria técnica, que deverá manter os documentos e/ou sistema informatizado de controle de manutenção de veículos, abrangendo:

- (a) Consumo de combustível;
- (b) Quilometragem percorrida;
- (c) Ordens de serviço (controle diário);
- (d) Consumo de lubrificantes;

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM 05/17
-------------------------	------------	-----------------------


Simão Saura Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DU/SEM


Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA


José Luiz Rogério Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO:

AUDITORIA DE PROCESSOS DE MANUTENÇÃO DA FROTA

(e) Consumo de pneus;
(f) Vida útil de peças e conjuntos;
(g) Controle de recolhidas anormais;
(h) Controle de socorros em via pública;
(i) Controle de acidentes e avarias em via pública;
(j) Limpeza de veículos;
(k) Plano de manutenção atualizado à medida que a tecnologia evolui;
(l) Programação e registros de manutenção preventiva, existindo critérios para a definição da quantidade em função do volume da frota e do plano de manutenção aprovado.

- Ter critérios definidos para cálculo dos índices de disponibilidade e confiabilidade;
- Ter registros das irregularidades que provocaram as ocorrências (recolhidas anormais e socorros), para verificação das falhas que as originaram por meio de metodologias específicas (ex.: gráficos de PARETO e ISHIKAWA);
- Ter planos de ação visando soluções dos problemas;
- Prever, em sua metodologia de trabalho, uma sistemática de ações preventivas e corretivas para evitar a repetição de falhas, por meio da análise e seu diagnóstico;
- Evidenciar o efetivo acompanhamento dessa sistemática por parte da diretoria de manutenção, da gerência ou dos encarregados;
- Ter nomeado um grupo para análise de falhas e para a elaboração de proposta de soluções técnicas;
- Apresentar o plano de manutenção preventiva validado pela SPTrans, baseado nas especificações dos fabricantes e nos resultados de ensaios realizados na própria empresa, que contemplem, além da quantidade de manutenções diárias necessárias, as verificações e trocas obrigatórias entre quilometragens ou intervalos estipulados entre revisões;
- Demonstrar, por meio de registro, que há atualização do plano de manutenção preventiva, de acordo com a evolução das tecnologias ou pelo histórico de controle dos veículos. As alterações a serem apresentadas devem considerar os planos por tipo de frota, os novos intervalos para trocas obrigatórias e os eventuais novos componentes que farão parte do plano;

Nota: As alterações do plano deverão ser apresentadas à SPTrans para avaliação e aprovação anteriormente à sua aplicação.

AUTORIZAÇÃO:

SUBSTITUI:

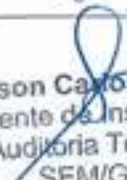
DIPLICADO EM:

DO e DP

05/17

- 0 -


Sílvio Sávia Neto
Supervisor de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO / SEM


Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA


José Luiz Rego Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO:

AUDITORIA DE PROCESSOS DE MANUTENÇÃO DA FROTA

5. Manutenção Preventiva e Corretiva dos Veículos

- Demonstrar a disponibilização dos veículos, em tempo hábil, para a manutenção e o rigoroso cumprimento da programação e do plano, com as atividades registradas em documentação própria, inclusive, pelos responsáveis pela execução dos serviços e sua liberação, bem como os componentes substituídos;
- Demonstrar se durante as atividades de manutenção são analisados outros componentes que apresentam defeito, através do registro em documentação apropriada;
- Demonstrar o estabelecimento de procedimentos técnicos para execução de serviços de recondicionamento de componentes ou de conjuntos, quando executados internamente;
- Demonstrar o controle de liberação do veículo para o tráfego, após as atividades de revisões preventivas e reparos corretivos;
- Demonstrar, por meio de controles, a programação de reparos de funilaria e pintura, em conjunto com as atividades de manutenção preventiva ou a programação e procedimentos específicos que contemplem esses reparos em separado.

6. Inspeção dos Veículos

- Demonstrar a existência de inspeção anterior à manutenção para verificação de possíveis reparos adicionais e necessários;
- Comprovar a existência de local específico para a realização das inspeções;
- Demonstrar a realização de inspeções periódicas entre revisões preventivas para verificar possíveis reparos fora do plano, com registro em documentação apropriada;
- Demonstrar a existência de inspeção no momento de início da operação e na recolhida dos veículos, com registro de eventuais irregularidades em documentação apropriada;
- Demonstrar a existência, após os serviços de manutenção, de nova e rigorosa inspeção para evitar que veículos ainda com defeito sejam liberados para o tráfego. Apresentar sistemática de controle para veículos inspecionados e que estão aguardando manutenção.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM: 05/17
-------------------------	------------	------------------------


Sírio Siqueira Neto
Superintendente de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM


Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA


José Luiz Ribeiro de Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO:

AUDITORIA DE PROCESSOS DE MANUTENÇÃO DA FROTA

7. Limpeza e Conservação

- Apresentar procedimento padrão e cronograma para limpeza da frota, com os devidos registros, controles e demonstrando que a periodicidade é adequada para o volume da frota;
- Demonstrar, por meio de registros, a limpeza da parte inferior do veículo (chassi), antes das atividades de manutenção preventiva e, após os reparos, a limpeza geral do veículo;
- Demonstrar que há a utilização de produtos de limpeza que atendam às normas e legislação vigentes e que os laudos dos fabricantes estão atualizados;
- Demonstrar a utilização de produtos biodegradáveis, não tóxicos e com PH neutro para lavagem externa. Para a limpeza interna, demonstrar a utilização de produtos que têm agentes antimicrobianos e propriedades germicidas;
- Apresentar local de armazenamento dos produtos de limpeza apropriado e com capacidade suficiente para a execução diária dos serviços, atendendo as normas vigentes;
- Apresentar procedimento para desinsetização dos veículos e o cronograma de execução;
- Apresentar procedimento para polimento dos veículos, cronograma e registros de execução;
- Apresentar procedimentos de controle de qualidade dos serviços executados, nos casos em que os serviços de limpeza sejam terceirizados.
- Evidenciar a existência de programação de repasse de carroceria e chassi com procedimentos e registros em documentação apropriada;
- Demonstrar o atendimento ao manual de identidade visual, interno e externo.

8. Equipamentos e Ferramentas

- Apresentar programa de manutenção periódica dos equipamentos utilizados para a revisão e limpeza e os devidos registros;
- Demonstrar a utilização de ferramentas universais, especiais e de instrumentos de medição e controle para a execução dos serviços de manutenção que as requeiram, a quantidade suficiente, registros de calibragem e aferição e armazenamento dessas em local apropriado;

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUI:	DIVULGADO EM: 05/17
-------------------------	------------	------------------------

Simão Sérgio Neto
Supervisor de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Déssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luiz Rodrigues Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GIA

ASSUNTO:

AUDITORIA DE PROCESSOS DE MANUTENÇÃO DA FROTA

- Demonstrar, por meio de procedimento e registros, que a integridade das ferramentas e equipamentos é verificada com periodicidade que permita sua perfeita utilização.

9. Disposição Funcional da Garagem

- Verificar a fluidez de tráfego e a manobrabilidade dos veículos nas operações de manutenção, limpeza e estacionamento;
- Observar o posicionamento de equipamentos, suprimento de ar e eletricidade, que deverão ser compatíveis com os serviços de manutenção;
- Observar a distribuição e quantidade das valetas de manutenção que deverá ser adequada à posição do almoxarifado, ao fluxo entre atividades de manutenção de limpeza e de liberação do veículo para o tráfego e ao tipo de veículo.

Deverá ser elaborado um cronograma semestral de auditorias a ser divulgado às operadoras antes do início do ciclo. Eventuais alterações de data serão comunicadas à operadora em até 03 (três) dias úteis antes do previsto.

Ao final de cada auditoria será emitido um Relatório Técnico em que serão registradas as eventuais não conformidades e as oportunidades de melhorias.

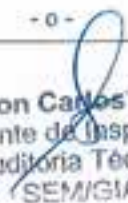
O plano de ação e manutenção traçado pela operadora deverá ser encaminhado à SPTrans para análise e verificação das medidas propostas.

Em caso de não comprovação da eficácia das medidas, a operadora será informada e deverá apresentar solução definitiva até a data da nova auditoria programada, ou até novo prazo, solicitado à SPTrans, desde que devidamente fundamentado e aprovado.

AUTORIZAÇÃO: DO e DP	SUBSTITUIR:	DIVULGADO EM: 05/17
-------------------------	-------------	------------------------

- 0 -


Simone Sá
Supervisor de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
EUV/SEM


Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA


José Luiz Rego Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SPM/GDI



NORMA E PROCEDIMENTOS



CÓD.:
ST.EV.01

FL.:

- 12 -

ASSUNTO:

AUDITORIA DE PROCESSOS DE MANUTENÇÃO DA FROTA

V. HISTÓRICO DE REVISÕES

REVISÃO	DATA	ALTERAÇÃO
00	23/11/2006	Emissão Inicial.
01	02/07/2015	Alteração dos critérios.
02	05/05/2017	Alteração dos requisitos.
04	12/05/2017	Padronização e revisão do manual

AUTORIZAÇÃO:

DO e DP

SUBSTITUI:

DIVULGADO EM:

05/17

- 0 -

Simão S. Neto
Supervisor de Engenharia Veicular e
Mobilidade Especial
DO/SEM

Gerson Carlos Dêssia
Gerente de Inspeção e
Auditoria Técnica
SEM/GIA

José Luiz Reis Medeiros Cunha
Gerente de Desenvolvimento e
Inovação Tecnológica
SEM/GDI