

Informativo

AutoBus



“O ônibus deve ser inovador, inteligente e ter prioridade”

www.revistaautobus.com.br



“Qualidade significa regularidade, confiabilidade e velocidade”

Conversar com o engenheiro civil Francisco Christovam, presidente do SPUrbanuss, o sindicato que reúne as operadoras de ônibus urbanos da cidade de São Paulo, é ter a oportunidade de aproveitar um conhecimento ímpar de quem já viveu o lado da gestão pública e hoje atua em nome das empresas concessionárias dos serviços. Com ele, pode-se ter uma real noção do que se passa no sistema de transporte coletivo da capital paulista, que oferece uma complexa operação diária formada por quase 15 mil ônibus que transportam por dia seis milhões de passageiros em cerca de 10 milhões de viagens realizadas.

Em uma análise sobre o atual panorama do que acontece no transporte público feito pelo ônibus em São Paulo, Christovam é enfático ao dizer que muita coisa precisa ser melhorada para que o sistema possa dar uma resposta digna ao seu cliente, que deixou de ser um passageiro cativo para buscar alternativas em sua locomoção na metrópole. A crise de mobilidade vivida pela maior área urbana brasileira precisa ser entendida como uma questão urbanística, em função de uma expansão sem planejamento, permitindo que as moradias estejam cada vez mais longe de serviços essenciais aos habitantes, como trabalho, escola e saúde. “A fatal de prioridade ao transporte público deve ser levada em consideração na problemática, entretanto, as características de São Paulo proporciona essa grande dificuldade de acesso aos serviços. É uma cidade que não foi construída atendendo aos aspectos do planejamento. Temos várias cidades dentro de uma. Uma das soluções é proporcionar espaços dedicados ao transporte público, com a implantação de sistemas estruturados para dar desempenho e modernidade aos serviços de ônibus”, disse Christovam.

Nesse contexto, recentemente foi divulgada uma pesquisa que mostra o quanto o paulistano perde de tempo em sua mobilidade pela área paulistana. Um pouco mais de duas horas é quanto as pessoas acabam desperdiçando em seus deslocamentos diários no transporte público. Há casos que esse tempo ultrapassa três horas, algo inconcebível para a vida humana.

Para tentar resolver essa problemática, a cidade é referência quando se fala em ônibus urbano. Tudo que ela mostra em novos conceitos, outras metrópoles brasileiras, e até latino-americanas, tendem a adotar em seus sistemas. Pelas ruas de São Paulo trafega um leque bem variado de tipos de ônibus para atender à uma grandiosa demanda de passageiros. Mas, isso não é o suficiente. É preciso a adoção de prioridade à sua operação, já observada com a implantação de faixas exclusivas.

Os desafios na gestão do SPURbanuss são muitos para promover uma imagem diferenciada do ônibus. "A qualidade do transporte gira em torno de alguns fatores determinantes que influenciam diretamente na operação, como o material rodante, a infraestrutura necessária, a devida valorização ao pessoal capacitado, a implantação de sistemas de informação e comunicação com nosso cliente e o maior controle operacional", destacou o engenheiro.

No que diz respeito ao atendimento da Lei Municipal que determina uma frota de ônibus com propulsão limpa, Christovam observou que a tecnologia deixou de ser a discussão principal para o maior uso de veículos com baixa emissão de gases poluentes. "Do ponto de vista tecnológico não há mais barreiras. O problema é econômico, afinal quem irá arcar com a introdução e o custo operacional que se revela maior que o tradicional veículo a diesel? Não somos contra qualquer medida em benefício ao meio ambiente. Só não queremos que a operação tenha riscos no equilíbrio financeiro". Hoje, somente o combustível é responsável por 20% na composição dos custos dos serviços.

Escalonar a mitigação da poluição emitida pelos atuais ônibus é uma proposta do sindicato em alternativa à uma lei que tende não ser respeitada. "Queremos propor junto ao poder público o escalonamento da redução das emissões dos gases tóxicos ao longo do tempo, o que pode permitir a adoção de diversas tecnologias em tração disponíveis e que venham surgir", comentou o executivo.

Para melhorar a mobilidade de São Paulo, investir em projetos e obras que deem prioridade e velocidade ao modal ônibus, bem como em custear a operação, são necessárias novas fontes de recursos por parte do município, uma verdadeira equação para o controle operacional viável. "O orçamento municipal exige que outras fontes de recursos financeiros para investimentos e operação sejam instituídas, como a CIDE (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico) municipal e pedágio urbano. Eficiência e modernidade nos serviços custam caro", explicou Christovam.

O presidente do SPURbanuss ressaltou que o ônibus não será o único meio de transporte de massa a integrar a cidade. Em sua opinião, é preciso pensar que os diversos modais, e não somente o metrô, se completam para aumentar o desempenho da mobilidade e a oferta de transporte. "Só os ônibus não dão conta de compor a rede paulistana de transporte. Outros modais são essenciais, como os metro-ferroviários. Porém, os modernos sistemas sobre pneus (corredores exclusivos do tipo BRT) podem ter atributos positivos que contribuam com a eficiência do transporte público. Eles têm o potencial de alcançar qualidade, que significa regularidade, confiabilidade e velocidade", finalizou.



Francisco Christovam



O SPURbanuss é formado por 15 operadoras

Fotos - SPURbanuss



PERFEITO PARA COMPRAR AGORA

Plano de manutenção Azul incluído por 1 ano*

Por: **R\$ 390.000,00**

Oferta válida para o mês de julho. *O Plano Azul inclui mão de obra das revisões e trocas de óleo e filtros.



Carroçaria brasileira na IAA 2016

A maior feira mundial de veículos comerciais, a IAA, que termina hoje em Hannover (Alemanha), teve como um dos destaques a presença de um modelo de carroçaria urbana desenvolvida pela encarroçadora gaúcha Marcopolo. O Viale BRS com entrada baixa esteve exposto no estande da montadora MAN com o chassi 18.280 OT LE.

A carroçaria tem 13.400 mm de comprimento e capacidade para transportar 79 passageiros, sendo 40 sentados e 39 em pé. Como diferenciais, ela é equipada com poltronas City estofada com padronagem em tecido e encosto de cabeça injetado, sistema de ar-condicionado, três câmeras de monitoramento para portas e salão de passageiros e piso com acabamento amadeirado, inédito em modelos urbanos.

O modelo Viale tem um design externo elegante, que remete aos mais modernos ônibus urbanos europeus da atualidade.



Imagem - Rodrigo Ferrarini

Além de atender ao ideal de uma mobilidade urbana eficaz, o modelo conta ainda com o chassi da marca MAN, equipado com a motorização MAN D08 EGR de seis cilindros e 280 cavalos apta para rodar com diesel de cana-de-açúcar, combustível renovável que reduz entre 30% a 70% a emissão de NOx (óxidos de nitrogênio) e materiais particulados. O rendimento do motor é outro destaque. Os ganhos chegam a 5%, segundo informa a montadora.



Os modelos Scania em Hannover

Para a Scania, ser sustentável significa atuar nos pilares ambientais, sociais e econômicos de forma a minimizar os impactos causados pela sua atividade principal. Ela destaca que o transporte do futuro não envolve aumentar a usabilidade de um determinado combustível ou de uma tecnologia específica. Toda a cadeia de valor precisa tornar-se mais eficiente e medidas devem ser tomadas em todas as áreas, incluindo energias renováveis, para tornar os veículos e os movimentos de transporte mais eficientes.

Seus veículos para o transporte público têm uma perspectiva de sustentabilidade muito grande. Em seu estande em Hannover, a Scania expôs o modelo Citywide LE, um ônibus com tração híbrida, idealizado para operação urbana quanto suburbana. O modelo, Classe II, tem a configuração híbrida paralela, quando os dois propulsores (diesel de 9,3 litros e 320 cv e elétrico de 204 cv e 1050 Nm) trabalham em conjunto com a transmissão automatizada e a bateria de lítio.

Também esteve em exposição uma versão intermunicipal Interlink LD movido a gás natural/biogás. Ele esteve equipado com a transmissão automatizada Scania Opticruise, que economiza combustível e é perfeito para operações em áreas urbanas e suburbanas. Outro veículo mostrado foi o Scania Interlink HD equipado com o motor SCR de 450 cv. "A amplitude da nossa oferta e as soluções que apresentamos na exposição alemã mostra que temos ideais de sustentáveis para os desafios enfrentados pelo setor – disponíveis aqui e agora," disse Klas Dahlberg, vice-presidente mundial Sênior de Ônibus da Scania.



Propulsões com baixíssimo impacto negativo ao ambiente urbano. Híbrida (à esquerda) e gás/biogás (à direita)

Foto - Divulgação/Scania

ESTÁ CHEGANDO A III
EDIÇÃO DO MAIOR
EVENTO DO SETOR DE
BIOGÁS NO BRASIL!

III FÓRUM
DO BIOGÁS

19 E 20
OUTUBRO
9 AS 17HS
EM SÃO PAULO

Barcelona iniciará testes com ônibus elétricos

Dois ônibus articulados e elétricos (com baterias) da marca polonesa Solaris Bus foram apresentados para suas operações testes pelas ruas de Barcelona (Espanha). A cidade catalã faz parte do projeto europeu ZeEus (Zero Emission Urban Bus System), coordenado pela UITP (União Internacional de Transportes Públicos) que busca a introdução da eletromobilidade no transporte público daquele continente por meio de testes e avaliações dos principais conceitos e desenvolvimentos tecnológicos de seis fabricantes europeus de ônibus urbanos em cidade da Alemanha, Inglaterra, Holanda, França, Suécia, Polônia, Itália e República Checa.

Os novos ônibus possuem 18 metros de comprimento (equipados com motores elétricos de 270 Kw de potência) e serão operados pela TMB (Transports Metropolitans de Barcelona) na linha H 16. Além da recarga elétrica feita a noite na garagem, as baterias poderão ser abastecidas pela estação de recarga rápida (por meio de pantógrafo) instalada pela Endesa ao longo do trajeto da linha, com tempo estimado entre 5 e 8 minutos. Os veículos iniciarão suas provas com passageiros no mês de novembro próximo.

A TMB também informou que irá adquirir mais 50 ônibus com tração híbrida (40 articulados e 10 do tipo Padron) em atendimento a seu plano de renovação de frota para 2016.



Imagem - TMB

Marcopolo negocia parte das ações da New Flyer



Imagem - New Flyer

A encarregadora brasileira Marcopolo anunciou recentemente que, por meio da Marcopolo Canada Holdings Corp. alienou, 4,5 milhões de ações de emissão da New Flyer Industries Inc. (NFI), equivalente a 7,4% de participação no capital social da fabricante canadense de ônibus pelo valor de CAD (dólar canadense) 181,8 milhões.

A empresa continua sendo a maior acionista da New Flyer, com 10,8% das ações e informa que pretende permanecer com a atual participação acionária na New Flyer e que a empresa canadense segue sendo parte importante da estratégia da Companhia. "Seguimos confiantes no negócio e no continuado sucesso da companhia canadense. Continuaremos buscando oportunidades de cooperação com a New Flyer em projetos que tragam benefícios para ambas as empresas", disse Francisco Gomes Neto, CEO da Marcopolo.

Buenos Aires terá ônibus urbanos Volkswagen

O transporte coletivo da capital argentina irá receber 140 chassis Volksbus 18.280 OT com entrada baixa. De acordo com a Volkswagen, os veículos serão dotados de suspensão pneumática integral e atuarão no transporte urbano de Buenos Aires e

região. Trata-se de um negócio inédito, que engloba a abertura da primeira concessionária exclusiva de ônibus Volkswagen e tem potencial de vendas de 400 ônibus àquele país.



Divulgação

Agora você pode acompanhar a revista AutoBus no Facebook

<https://www.facebook.com/pages/Revista-AutoBus/723249597767433?fref=ts>

Editor - Antonio Ferro

Jornalista responsável - Luiz Neto - MTB 30420/134/59-SP

contato@revistaautobus.com.br ou ligue para (11) 99832-3766

Revista AutoBus

www.revistaautobus.com.br

Para encaminhar essa mensagem para seus amigos [clique aqui](#).

Para deixar de receber nossas mensagens [clique aqui](#).

+ um projeto  **Vila 8**
comunicação