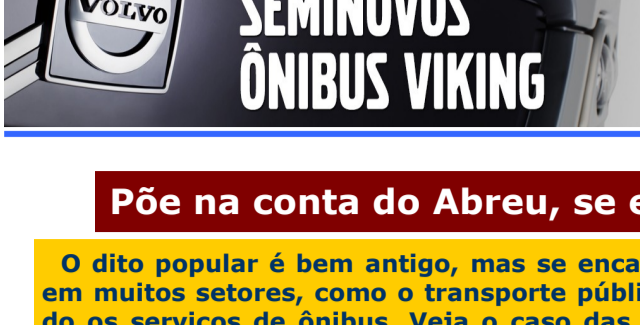


"O ônibus deve ser inovador, inteligente e ter prioridade"

www.revistaautobus.com.br



SEMINOVOS COM PROCEDÊNCIA GARANTIDA.

CLIQUE E APROVEITE

## Põe na conta do Abreu, se ele não pagar, nem eu

O dito popular é bem antigo, mas se encaixa perfeitamente nos dias de hoje em muitos setores, como o transporte público urbano, por exemplo, envolvendo os serviços de ônibus. Veja o caso das gratuidades concedidas no setor à muitas categorias que se beneficiam da isenção. São conquistas sociais, proporcionadas por leis em todas as esferas de governos que não se preocupam com os impactos causados ao segmento que tem a obrigação de dar a passagem sem custo para quem é o privilegiado. Todos queremos alguma gratuidade na vida, não é mesmo? Mas, temos que lembrar que alguém vai pagar por isso. Diz outro velho ditado que, não existe almoço de graça, pois outra pessoa irá bancar.

A cidade de Atibaia possui pouco mais de 140 mil habitantes e seu serviço de transporte público urbano, com linhas que apenas atendem os limites da cidade, permite 220 mil gratuidades mensalmente, sem fonte de custeio para a operadora que realiza os serviços, em um universo de 800 mil transportados no mesmo período. Ou seja, 27% dos passageiros atendidos. No caso das linhas suburbanas, esse volume alcança a casa dos 30 mil mensais. Já nas ligações intermunicipais, são seis mil passageiros que são transportados gratuitamente em um mês. Portanto, manter-se no mercado com tantas gratuidades, sem a correspondente tarifa, que, em virtude dos protestos que aconteceram no País, estão defasadas e têm operado ainda mais o passageiro comum, que paga religiosamente sua passagem, é um desafio e tanto, causando desequilíbrio econômico/financeiro às operadoras e muitas vezes comprometendo toda a qualidade da operação e a renovação da frota.

Para a NTU, entidade que congrega as operadoras urbanas de ônibus no Brasil, a área do transporte coletivo é como qualquer outra empresa, pois há despesas, custos, prejuízos e remuneração. Sem uma política pública que determine uma fonte pagadora às gratuidades, sendo apenas a tarifa usada para absorver todos os custos do transporte, fica mais caro para o passageiro pagante e à empresa operadora. De acordo com a direção da NTU, quando existem outras fontes de recursos financeiros, na forma de subsídios, isenções de impostos para a operação e na compra de ônibus, por exemplo, a tarifa pode ser mais barata.

Desde 2013, todos pedem tarifa zero no transporte. Mas, ninguém respondeu ainda uma simples questão: quem fica com o ônus dessa vantagem social? O Abreu?



Divulgação/NTU

## Eu Cuido!!

"Com essa iniciativa, buscamos conscientizar o público sobre a importância do transporte coletivo. Queremos que as pessoas se sintam como um dos proprietários dos ônibus, e seja contra qualquer tipo de prática que possa atingir o usuário, em especial o incêndio dos ônibus, que só no ano passado teve cerca de 600 ocorrências no País. Essa situação atinge, de forma direta ou indireta, todas as pessoas que utilizam o transporte diariamente".

Curt Axthelm, gerente sênior de Marketing de Produto Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.



## Evolução dos sistemas de mobilidade urbana

O ITDP (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento) realizou um estudo em nove países com o objetivo de avaliar se a expansão dos sistemas de transporte está acompanhando o ritmo de crescimento da população urbana. Para isso, sua equipe técnica criou o indicador de transporte de média e alta capacidade por residente, o RTR (da sigla em inglês para *Rapid Transit to Resident*). O RTR é calculado pela razão entre a extensão total da rede de transporte de média e alta capacidade e a população em aglomerações urbanas com mais de 500.000 habitantes, expresso em quilômetros existentes para cada um milhão de habitantes, permitindo avaliar de forma efetiva se o ritmo de crescimento da infraestrutura em escala nacional condiz com o crescimento demográfico nas áreas urbanas, bem como comparar o desempenho entre diferentes países.

De acordo com o ITDP, ao priorizar a implementação de sistemas de BRT, países como Colômbia e México estão avançando rapidamente na expansão de seus sistemas de transporte e, se mantiverem este ritmo de crescimento, terão RTRs maiores que o dos Estados Unidos em um prazo de cinco a dez anos. Mas, é preciso observar que a escolha por uma infraestrutura de transporte não deve ser pautada exclusivamente pelos custos para sua implantação e operação, mas deve considerar também a capacidade para atender à demanda de transporte e estar alinhada com o plano de desenvolvimento urbano das cidades, informou em nota, a entidade.

Ainda, o instituto destacou que a expansão da infraestrutura de transporte público nas áreas urbanas é um grande desafio que deve ser enfrentado com o objetivo de atender as necessidades sociais, econômicas e ambientais das cidades. Nesse contexto, ele vai aprofundar o estudo e aplicação do indicador RTR, de modo que no futuro possa levantar informações sobre mecanismos de financiamento que alavancem a expansão da infraestrutura de transporte de média e alta capacidade e contribuam para construir um futuro melhor nas cidades.

## Falta de capacidade emperra planos de mobilidade

A carência brasileira de bons profissionais em diversos setores é grande. O sistema de transporte urbano de passageiros não foge desse contexto. Para tentar mudar esse cenário, o Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (Semob), está realizando um amplo processo de capacitação das administrações municipais para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob). De acordo com o portal Mobilize, em parceria com as prefeituras, são apresentadas metodologias de mobilize para que prefeitos, gestores, técnicos municipais e estaduais possam implementar em suas localidades a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012).

As oficinas promovidas têm o objetivo de fomentar uma troca de experiências entre os municípios para a elaboração do PlanMob, sendo que as equipes técnicas apresentam o caderno de referência para esboçar o Plano. Outro fator importante é estimular a participação social na elaboração e na implementação dos projetos, além de sugerir metodologia para viabilizar essa interação do poder público local com a sociedade.

## Fetpesp garante seu registro



Em defesa dos direitos da categoria que representa, a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo, Fetpesp, alcançou recentemente seu registro publicado no Diário Oficial de União, em setembro passado. De acordo com sua diretoria, a entidade surge em prol de objetivos comuns, de defender os interesses e de fortalecer a representação do transporte rodoviário de passageiros. Para isso, é preciso sensibilizar as autoridades para a solução dos grandes problemas enfrentados pelas operadoras, tais como a falta de prioridade ao transporte público; o excesso de gratuidades sem fontes de custeio; a busca por alternativas em combustíveis; a racionalização das operações, dentre outros.

A composição da nova entidade é formada por nove sindicatos, dentre eles o Setpesp e SPUrbanuss. Lutar pela superação dos problemas que afligem o segmento e melhorar a prestação dos serviços, com reflexos positivos aos usuários, são algumas das metas do Fetpesp em sua rotina funcional.

## Novos ônibus Marcopolo para parceria gaúcha

As operadoras gaúchas Planalto Transportes e Viação Ouro e Prata se uniram estrategicamente para atender linhas que ligam os estados do Rio Grande do Sul, Paraná, Santa Catarina e São Paulo. Para isso, adquiriram 50 novos ônibus, com carrocerias Marcopolo, Paradiso 1350, dotadas de 42 poltronas do tipo semileito, com 1.060 mm de largura, sistema audiovisual com DVD e monitores individuais e internet sem fio (Wi-Fi).

Para a direção da Marcopolo, o objetivo da nova aliança é oferecer um serviço de elevado padrão de qualidade, com direito a conexão de internet, entradas USB em todas as poltronas e sistema individual de entretenimento.

Além deste negócio, feito em conjunto para as linhas recém adquiridas, as empresas compraram separadamente outras 30 unidades (15 cada), para suas linhas tradicionais.

Todos os veículos estão equipados com chassis Mercedes-Benz, modelo O500 RSD.



Foto - Gelson Melo da Costa

## Pioneirismo sulino

Guaíba, no estado do Rio Grande do Sul, é a primeira cidade gaúcha a receber a tecnologia DG Smart, um validador eletrônico de última geração que comanda diretamente a liberação das catracas por aproximação de um cartão inteligente (smartcard), tendo ainda uma câmera, que possibilita a verificação dos passageiros que possuem benefícios (descontos ou gratuidades).

O desenvolvimento da Digicon também conta com diferenciais importantes, como uma grande capacidade de processamento e de memória, display touch screen gráfico e colorido e comunicação de dados Wi-Fi de alta velocidade.

O validador DG Smart já está operando em quatro empresas operadoras do transporte coletivo em São Paulo. Ao todo são aproximadamente dois mil equipamentos em funcionamento. Em Guaíba serão 53.



Foto - Divulgação

## Novo diretor geral da Volare



Foto - Julio Soares

A principal fabricante de miniônibus do Brasil, a gaúcha Volare, tem novo diretor geral. Trata-se de Gelson Diretor, que já atuava como diretor de Operações e tinha sob sua gestão as áreas de Novos Projetos, Produção e Qualidade, incluindo a nova unidade de São Mateus, no Espírito Santo.

A sua missão será reorganizar as atividades internas da Volare, com foco na agregação de valor à operação e seus produtos. "O momento vivido pelo Brasil, sobretudo a indústria automobilística, é delicado. Para superarmos mais este desafio, precisamos readequar nossa empresa às atuais demandas e necessidades do mercado brasileiro e internacional", destacou o executivo.

Zardo é graduado em Administração de Empresas pela Universidade de Caxias do Sul, com Especialização em Gestão Financeira pela mesma Universidade e MBA em Gestão Organizacional pela Fundação Getúlio Vargas de São Paulo, e ingressou na Marcopolo em 1981.

## Van Hool fornecerá 20 trólebus biarticulado à Áustria

A fabricante holandesa de ônibus Van Hool concretizou negócio com a operadora do transporte urbano da cidade austríaca de Linz, para o fornecimento de 20 unidades do modelo Exqui.City na versão trólebus biarticulado com 24 metros de comprimento.

Os novos veículos, que serão entregues em 2017, possuem dois motores elétricos assíncronos, localizados nos eixos motrizes 2 e 3, além de um banco de baterias para situações de emergência, como no caso da falta de energia na rede local.

Linz possui 200 mil habitantes e conta com uma expressiva rede de trólebus, tornando-a um exemplo europeu em sustentabilidade ambiental. Com a chegada dos ônibus, o sistema de transporte público local terá um aumento de 30% em sua capacidade para atender a demanda de passageiros. Cada veículo poderá transportar 180 passageiros.

O modelo Exqui.City incorpora um design externo de vanguarda, com linhas estéticas muito próximas aos modernos bondes. Internamente, os novos trólebus contarão com salão atrativo, com cores e materiais para promoverem maior conforto aos usuários do sistema.

Algumas cidades austríacas são referências em cultura e turismo e não é uma rede aérea elétrica que pode manchar cenários com belos conteúdos, como os críticos dos trólebus sempre ressaltam quando o assunto é a infraestrutura necessária para a operação.



Foto - Van Hool

Agora você pode acompanhar a revista AutoBus no Facebook

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

Editor - Antonio Ferro  
Jornalista responsável - Luiz Neto - MTB 30420/134/59-SP

[contato@revistaautobus.com.br](mailto:contato@revistaautobus.com.br) ou ligue para 11 99832 3766

Revista AutoBus

www.revistaautobus.com.br