



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

[www.revistaautobus.com.br](http://www.revistaautobus.com.br)

Paradiso 1800DD

**CONFORTO  
E SOFISTICAÇÃO**



## Conexão Mobilidade

A consciência de que a perenidade dos negócios está diretamente ligada à sustentabilidade fez com que as empresas mudassem o foco de suas ações. O impacto social positivo passou a ser um grande desafio e *driver* para todos, sobretudo no setor de transportes e da indústria automobilística, muitas vezes, vista como a vilã do meio ambiente.

Dentro dessa premissa, a revista AutoBus cria um novo espaço para colaborar e estimular esta transformação, com uma nova coluna que ressalta a importância de uma mobilidade urbana eficiente.

A temática desta nova coluna tem estado presente no cotidiano da sociedade há alguns anos, quando o desenvolvimento urbano foi colocado em xeque por não mais privilegiar os deslocamentos das pessoas.

Por muito tempo, a falta de planejamento nas cidades tem proporcionado consequências negativas em todos os setores. A pouca atuação do poder público foi fundamental no cenário atual, que inclui os setores urbano e também rodoviário.

A revista AutoBus compartilha a ideia da transformação desse cenário caótico estabelecido por um desenvolvimento urbano sem o ideal de uma cidade inteligente que privilegie a mobilidade. Por isso, apresenta um novo canal – Conexão Mobilidade - que enfatizará a adoção dos conceitos de transporte público necessários para esta mudança.

A palavra de especialistas também terá importante participação neste novo espaço, como forma de ampliar o conhecimento sobre o assunto, difundindo experiências e pontos de vista em termos de soluções e práticas viáveis e concebíveis.

Conexão Mobilidade, um caminho traçado de bons projetos e conceitos inovadores idealizados ao transporte público, agregando valor à mobilidade.



Reprodução/Transmilenio

## Não existe passageiro cativo

As características do sistema paulistano de ônibus envolvem aspectos que deixam qualquer especialista ou operador estrangeiro assombrado com a sua magnitude. O segmento pode ser considerado o mais complexo do mundo em virtude de sua extensa rede de linhas, do número de veículos (cerca de 15 mil unidades), do volume de passageiros transportados em dias úteis - seis milhões e dos envolvidos com a operação (que pode ser chamada de guerra), com uma estimativa de algo em torno de 70 mil funcionários. Além disso, a falta de prioridade em muitas situações, colocando o ônibus como o concorrente direto dos automóveis nas ruas, é um fator de desafio para se alcançar sucesso operacional.

Nesse mundo a parte que o serviço de ônibus urbano representa em São Paulo, o SPUrbanuss, sindicato que congrega as empresas operadoras do sistema, vem tendo um papel significativo nos últimos anos na forma de se relacionar com o poder público e com a mídia, procurando desfazer uma imagem negativa que acompanhou o setor por muitos anos, promovendo um melhor entendimento sobre como é realizada toda a operação.

Na visão da entidade, há muitas coisas que ainda precisam ser melhoradas para proporcionar qualidade e eficiência nos serviços, determinados pelo poder público municipal, além de uma mobilidade urbana adequada. Para Francisco Christovam, presidente do SPUrbanuss, a existência de centros de controle operacional pode contribuir com uma gestão moderna do sistema, onde todos os parâmetros da operação podem ser identificados em tempo real, o que permite tomadas de decisões rápidas sobre as circunstâncias do serviço. "Além do mais, precisamos melhorar a comunicação com os usuários do sistema, para que o atendimento ao mesmo seja qualificado".

Hoje, segundo o executivo, o transporte feito pelo ônibus não pode mais tratar seu passageiro como cativo. Há muita concorrência no modal e entre modais. "As opções de deslocamento estão aí. O usuário é quem escolhe. Se quero que ele use nossos ônibus, preciso ter um bom relacionamento com ele, tenho que me aproximar dele para ouvi-lo e entendê-lo. Mas, não temos condições de prestarmos bons serviços se não somarmos esforços com o poder público, com a responsabilidade de alcançarmos uma otimização dos serviços", explicou Christovam.

A demanda pela modernização do transporte coletivo feito pelo ônibus em São Paulo é antiga, tendo como objetivo a transformação para melhor de um segmento que é o principal meio de deslocamento coletivo das pessoas, enquanto que os sistemas metro-ferroviários são complementares, ao contrário das cidades do primeiro mundo, onde metrô e trem recebem os maiores volumes.



Prioridade à operação dos ônibus é um dos princípios para se obter uma mobilidade urbana com resultados satisfatório.

Foto - SPUrbanuss

## Sabedoria local

Diz um velho dito que se conselho fosse bom não seria dado, mas vendido. O ex-prefeito de Nova Iorque, Michael Bloomberg, em entrevista recente para um jornal brasileiro, sugeriu para São Paulo a implantação de corredores rápidos para ônibus do tipo BRT (Trânsito Rápido de Ônibus), onde o que deve prevalecer é a otimização operacional, promovendo condições ideais para um melhor deslocamento coletivo, com rapidez e prioridade.

Não é preciso uma opinião de uma prioridade estrangeira para sabermos do que realmente necessitamos. As médias e grandes cidades brasileiras, em meio a crise de mobilidade que vivem, têm ao alcance, há muito tempo, um conceito criado por um brasileiro, com as reais condições de renovação e promoção de modernidade em serviços de ônibus urbanos.

Mas, para uma transformação acontecer, é necessária a participação de toda a sociedade daquelas cidades interessadas em um desenvolvimento sustentável, que traga ganhos para o meio ambiente e seus habitantes. A gestão pública municipal precisa ser cobrada por medidas que não podem ser restringidas a vontade ou o humor de uma ideologia política.

O desinteresse pela qualificação do transporte público urbano é um fator que acompanha as cidades brasileiras desde quando o desordenamento passou a prevalecer. Quem sabe, em uma época de grande valorização de termos e produtos vindos de fora, um conceito made in Brazil faça valer seus benefícios e vantagens, aqui.

Não precisamos de conselhos, mas de ações, como investimentos contínuos em transporte público.



Aproximar a imagem do ônibus à do sistema férreo é uma solução para os problemas do transporte coletivo no Brasil.

Foto - Jorge dos Santos (Fetranspor)

## Costa Rica compra 64 ônibus Marcopolo

As operadoras costa-riquenhas Auto Transportes Caribeños S.A., COMTRASULI (Compañía de Transportes del Suroeste), Empresa Guadalupe, Eurobus, Ferjovi, Gemon de Cartago, Mepe, Musoc Ltda., Rovicsa, Skyline, Transaro de Turrialba, Transcesa, Transportes Mepe, Transmonteverde, Transnica, Transportes del Tortuguero Exóticos e Transportes Unidos San Antonio fecharam um contrato com a encarroçadora brasileira Marcopolo para a aquisição de 64 novos ônibus, sendo 38 unidades de veículos rodoviários, com 12 Paradiso 1800 Double Decker (dois pisos); 11 Paradiso 1050; quatro Paradiso 1200; dois micro-ônibus Senior e nove carrocerias do modelo Viaggio 1050. Para o segmento urbano serão 26 ônibus do modelo Torino.

De acordo com a direção da Marcopolo, há muito tempo a empresa vem se dedicado a ampliar as vendas de ônibus, principalmente para outros países da América Latina. Em nota, ela informou que o resultado não é imediato, entretanto já está colhendo bons frutos com a concretização de vários negócios.

Os novos ônibus possuem chassi das marca Scania (K360 e K410), Mercedes-Benz (LO 915) e Volkswagen (17.230 OD).



Foto - Gelson Mello da Costa

## Metrobus inaugura novo corredor

Com uma extensão de 20 quilômetros, o novo corredor Línea 6 do sistema Metrobus foi inaugurado há poucos dias na Cidade do México. A infraestrutura é composta por dois terminais, 37 estações e 86 novos ônibus articulados, das marcas Mercedes-Benz e Volvo.

Com mais esta nova via exclusiva para ônibus, que liga as regiões de Villa de Aragón à El Rosário, a capital mexicana passa a contar com 125 quilômetros de corredores segregados, proporcionando uma redução de 140 mil toneladas de CO<sup>2</sup> por ano no ambiente da cidade.

A capacidade de transporte da Línea 6 é de 145 mil passageiros por dia e o tempo de deslocamento entre as duas localidades será reduzido em 40 minutos. E o novo corredor se conecta com as Linhas 1, 3 e 5.



Foto - Metrobus

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](http://www.revistaautobus.com.br)