



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

www.revistaautobus.com.br

Paradiso 1800DD

**CONFORTO  
E SOFISTICAÇÃO**



## Esse pobre transporte público

Problemas de ordem financeira têm causado ao setor de transporte público, mais especificamente nos serviços de ônibus, uma insatisfação em diversas regiões do País. Os aumentos do valor das tarifas das passagens, atribuídas aos custos operacionais cada vez mais elevados, e para reposição da inflação anual, foram motivos de manifestações públicas em diversas cidades.

Alguns movimentos pró "tarifa zero" pegam carona na adoção de políticas que favoreçam certos setores da sociedade brasileira. Entretanto, a questão é bem mais profunda e complexa, envolvendo a participação da gestão pública, da sociedade e dos operadores.

No lado do operador, a chiadeira enfatiza que tais reajustes, em sua grande maioria, não são suficientes para cobrirem os custos operacionais, compreendendo diretamente a qualidade dos serviços. O cenário de crise é o álibi perfeito para brigar por repasses maiores.

Quanto à gestão pública, muitas vezes parece perdida em meio a questões judiciais, em geral, causadas por processos licitatórios mal desenhados e com um problema em mãos que é capaz de decidir a próxima eleição municipal. Quando não até a estadual, daqui a 3 anos.

Para alcançarmos o passe livre - se este for escolhido como a melhor opção neste mar revolto da discussão da mobilidade e dos direitos básicos do cidadão - é necessário um fundo público para arcar com os custos. De onde viriam tais recursos? Da taxa da gasolina e do uso do automóvel em algumas regiões?, Da contribuição do já castigado cidadão brasileiro, a partir do orçamento federal, estadual, municipal? São respostas ainda aguardadas pelos personagens envolvidos no teatro do transporte público, que tem cobrado alto para quem quer participar da encenação. Por aqui, as passagens de ônibus (99,9%) são as fontes que cobrem os custos e geram o percentual de lucro ao operador.

Se ohararmos para o subsídio governamental, muito utilizado em países desenvolvidos, veremos que no Brasil contam-se nos dedos, de uma só mão, as cidades que mantêm em sua política de mobilidade, a subvenção. Mas, como falar em tal benefício, se estamos no meio de uma tempestade nas finanças públicas de um país que tem tudo para dar certo, porém, que fica com o eterno estigma de pátria do futuro?

Mesmo em períodos de águas calmas, os administradores públicos das médias e grandes cidades, em sua grande maioria, não tratam o tema transporte público (diga-se ônibus urbanos) com sua devida atenção. Pouco ou nada buscam modificar algo que leva consigo uma imagem negativa, salientada constantemente pela mídia (com toda razão) mostrando o martírio dos usuários em seus atos de ir e vir frente a tantas dificuldades impostas por modelos equivocados de transporte.

Pobre transporte público brasileiro que vive das migalhas dos gestores públicos que o ignoram e não sabem o que é andar de ônibus.

Colaborou, Osvaldo Teodoro Born

Mantenedor do site Omnibus Brasil

www.omnibus.com.br



Imagem - Arquivo Revista AutoBus

## De olho em São Paulo

Ainda sem data certa para acontecer, mas com reais possibilidades de impulsionar ao mercado brasileiro de ônibus, a licitação dos serviços de ônibus na capital paulista mexe com o setor fabricante de chassis no sentido de se oferecer veículos adequados ao que pede o edital. Com isso, as principais fabricantes veiculares se preparam para oferecer produtos com a mais alta tecnologia e capacidade de transporte. Sempre trabalhando no desenvolvimento de novos veículos, apropriados a mercados e nichos específicos, a Volvo Bus Latin America promoveu alguns rearranjos de evolução em seu modelo com piso baixo B360S, nas versões articulada e biarticulada. Com isso, o objetivo é de se ajustar aos termos veiculares determinados pela licitação paulistana com um veículo competitivo e robusto.

De acordo com o engenheiro Idam Stival, coordenador da Engenharia de Vendas da Volvo, a estratégia era aumentar a capacidade de transporte na versão articulada do chassi B360S. "Para isso, ampliou-se seu comprimento, que passa a ter 21 metros, dimensão até então só adotada na versão com piso alto, o B340M". Além disso, um novo sistema de refrigeração do propulsor, que antes era instalado no teto do ônibus, no primeiro módulo do chassi, e que agora se localiza sobre o motor, fixado em sua lateral esquerda, logo atrás do primeiro eixo, permitindo assim um visual externo mais limpo à carroçaria.

"Outros quesitos levados em consideração para o alcance de um novo padrão de layout interno e de conforto foram a localização do posto de motorista em posição convencional (não haverá mais a opção de instalação central, não obstante uma ideia de vanguarda para os ônibus), o reposicionamento dos entre eixos e a preparação para a aplicabilidade do sistema de ar-condicionado", comentou Stival.

A montadora, com sua expertise em chassis maiores para o transporte público urbano, ainda dispôs de uma unidade de seu modelo biarticulado B360S para o sistema paulistano, também visando o novo contrato de serviços de ônibus, apesar da não definição no edital sobre a operação de modelos de ônibus com comprimentos acima de 23 metros. O referido veículo (com 27 metros de comprimento), além do ar-condicionado, estabelecido para os novos ônibus que entram em operação, conta com portas deslizantes (sliding doors) com acionamento elétrico, conceito a ser testado e validado com vistas na maior eficiência nos processos de embarque e desembarque. "A inovação é uma das melhores soluções para se aumentar a velocidade dos embarques e desembarques, buscando assim maior produtividade", enfatizou o engenheiro.

O conceito de ônibus urbano com piso baixo no Brasil ainda tem um longo caminho a percorrer. Em função da falta de qualidade do pavimento de ruas e avenidas das médias e grandes cidades brasileiras, o transporte público realizado pelo modal mantém a predominância histórica por modelos com piso alto e suspensão metálica, o que não favorece em nada a acessibilidade. "É preciso iniciativas públicas para se mudar a imagem dos serviços, pretendendo-se focar na melhoria operacional, facilitando a alimentação e a integração da rede", concluiu Stival.

O sistema paulistano de ônibus urbanos é um dos complexos do mundo (se não o mais). Com isso, a exigência por veículos com grande capacidade, de maior potência e moderno, é a oportunidade da Volvo em promover seus desenvolvimentos, disponibilizando para avaliações e testes três unidades dos chassis. Afinal, são seis milhões de passageiros transportados diariamente.



Os chassis foram encarregados pela Caio



Fotos - Auto Sueco/Volvo

## Marcopolo renova a frota de ônibus de Anápolis

A cidade goiana de Anápolis já conta com novos ônibus em seu sistema de transporte coletivo. Por meio do Consórcio UrBAN - Mobilidade Urbana de Anápolis, operador local, foram adquiridos 102 ônibus da Marcopolo. Os veículos, do modelo Torino, contam com piso normal e baixo, partronos de encosto alto, portas eletropneumáticas e sistema multiplex.

A Marcopolo ressalta que o Torino possui visual moderno e tecnologia aplicada a favor da funcionalidade, com sistema multiplex redesenhado e painel de instrumentos com tela colorida de LCD de 3,5 polegadas. O sistema de iluminação interna em LEDs, novos conjuntos ópticos frontal e traseiro que incluem luz diurna, agregam mais segurança no trânsito urbano. Ainda, como item de promoção de conforto ao passageiro, 37 veículos contam com sistema de ar-condicionado.

Os novos ônibus contam com chassis Volkbus, modelos 17.230 OD (84 unidades) e 18 unidades do modelo 17.280 OT (LE) entrada baixa.



Foto - Gelson Mello da Costa

## Governo mineiro compra mais de 400 micro-ônibus

A montadora Iveco Bus venceu a licitação do governo mineiro para fornecer 417 chassis de micro-ônibus. De acordo com a fabricante, a venda aconteceu por meio de Pregão Eletrônico. "Além de um trabalho para superar as expectativas do cliente, a concretização do negócio é resultado do esforço de todo o time", afirma Ricardo França, Gerente Comercial da Iveco Bus.

O chassi escolhido é o 70C17, que conta com motor FPT Industrial F1C de 3 litros (EGR), injeção eletrônica tipo common-rail, quatro cilindros em linha e 16 válvulas, com potência de 170 cv.

Os novos veículos, que serão utilizados no transporte escolar (capacidade para até 29 alunos) de cidades mineiras, ainda contam com suspensão composta por feixes de molas parabólicas, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora, caracterizando maior absorção de impactos e bem-estar aos ocupantes.



Foto - Divulgação

## De Lima ao Rio de Janeiro, de ônibus

Imagine uma viagem rodoviária, de ônibus, ligando os oceanos Pacífico (Lima, no Peru) e Atlântico (Rio de Janeiro) passando pelas cidades peruanas de Ica, Nazca, Abancay, Cuzco, Puerto Maldonado e Iñapari e as brasileiras Assis Brasil, Rio Branco, Porto Velho, Cuiabá, Campo Grande e São Paulo.

Agora isso é possível. A distância, entre as duas cidades (mais de 6 mil quilômetros), será percorrida em cinco dias pelo Expreso Internacional Ormenô, com duas frequências semanais (quartas e sábados). "Um percurso de cinco dias, porém com uma riqueza e diversidade de povos, culturas e inúmeras belezas ecológicas, pois cruza cinco Estados brasileiros e sete peruanos, passando pela Amazônia e a Cordilheira dos Andes numa altitude de 4.750 metros", disse Rolando Ruiz Rosas, cônsul do Peru no Rio de Janeiro.

Para Julio César Ormeño, presidente da transportadora Ormeño, com esta nova linha muitos brasileiros que desejam visitar Cuzco, no Peru, não precisarão ir a Lima para pegar um voo rumo à antiga capital do império inca. "Como aconteceu quando inauguramos nossa rota para São Paulo, se abre ainda mais as portas para que mais turistas brasileiros possam visitar a cidade de Machu Picchu", declarou. A Ormeño possui linhas em São Paulo desde 2010 e a ampliação da rota até o Rio de Janeiro acontece no ano em que a cidade receberá os Jogos Olímpicos.

O valor das passagens é de R\$ 760,00 até Cuzco e R\$ 820,00 até o bairro de San Izidro (Lima). No Rio de Janeiro, as passagens são vendidas no quichê da empresa Crucero del Norte.



Imagem - Divulgação/Novo Rio

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