

**"Mobilidade inteligente se conquista com ônibus inteligente"**

www.revistaautobus.com.br

Paradiso 1800DD

**CONFORTO  
E SOFISTICAÇÃO****Olhar de modernidade e além fronteiras**

São mais de 17 anos atuando no mercado brasileiro na fabricação de carrocerias para ônibus. E a gaúcha Neobus, com seu portfólio bem diversificado para nichos do transporte urbano e rodoviário, busca constantemente a inovação como forma de se diferenciar no mercado. Em sua estratégia comercial a marca revelou recentemente que seus objetivos neste ano são ampliar sua presença no mercado internacional e iniciar a retomada de níveis de produção mais elevados. "Estamos trabalhando direcionados para a recuperação dos níveis históricos de desempenho da empresa e, para isso, vamos reforçar o que temos de melhor, como a identidade da nossa marca, reconhecida no mercado pela inovação, robustez e serviço de pós-venda, e incrementar nossa presença internacional e o portfólio de produtos", disse Alexandre Pontalti, diretor da Neobus.

Aliás, Pontalti assumiu essa função recentemente, no lugar de Edson Tomiello, fundador da empresa e que passa a ser membro do Comitê Executivo da fabricante. Com 13 anos na empresa, o novo diretor é graduado em Ciências Contábeis, com MBA em Administração Financeira e Mestrado em Economia e atuava, até então, como diretor administrativo-financeiro.

A produção da Neobus no ano passado foi de 1.519 unidades, com retração de 22% em relação ao ano anterior (1.957 unidades). Foram 821 urbanos, com destaque para o Mega Plus, 506 micro-ônibus e 192 rodoviários, da família New Road N10, representando uma participação de 10,6% na produção nacional. "Precisamos, ao mesmo tempo, nos manter perto de nossos clientes no Brasil, como fizemos desde o início de nossas atividades, e ampliar a presença no exterior, visto que o potencial de negócios, neste momento, é bastante grande", ressaltou Pontalti.

Em 2016, a Neobus ampliou suas exportações em torno de 13%, com o total de 332 unidades enviadas aos clientes estrangeiros. A fabricante conta com cerca de 1.200 colaboradores, possuindo unidades fabris no Brasil e no México.



Imagem - André Kloss/Neobus

**Crescimento sob forte pressão**

Pode significar um crescimento irrisório, mas comemorado em um período de crise econômica vivida pelo Brasil. A Volvo Bus Latin America divulgou seus números de 2016, com uma participação de mercado nacional de 9,5%, ante 9,3% em 2015. Foram 644 chassis licenciados aqui no ano passado, segundo dados da Anfavea, entidade que congrega as montadoras nacionais de veículos. Nesse contexto, mais de 50% do mercado da Volvo foi ocupado pela versão com motorização dianteira, o B270F, veículo que é um misto de uso urbano, sua vocação, e de fretamento ou rodoviário de curta distância.

Na balança comercial, o que pesou mais no ano passado para a montadora foram as vendas externas, com participação de 61% em seus negócios de ônibus. Os países da América Latina, como Peru, Colômbia e Chile, se destacaram no cenário, principalmente o mercado peruano, em que a cada três chassis, um leva a marca Volvo. "Obtivemos equilíbrio graças às vendas externas, que ainda representam um grande potencial para este ano, em função do mercado brasileiro estar desaquecido. Alguns negócios já estão bem avançados, como na Cidade do Panamá e na capital de El Salvador", comentou Fabiano Todeschini, presidente da Volvo Bus Latin America.

República Dominicana e Honduras são outros dois países na América Central que estão em negociação com a fabricante. Para Todeschini, não apenas a venda de ônibus é parte da estratégia comercial da Volvo, mas sim poder oferecer soluções em mobilidade urbana, provendo projetos de melhorias do transporte, com a implantação de sistemas de BRT (Trânsito Rápido de Ônibus).

Mesmo enfrentando um período nada otimista na cena brasileira, a Volvo Bus ressalta que 2016 trouxe também momentos importantes em sua linha de veículos, com o lançamento do chassi B310R para linhas rodoviárias regulares e de fretamento de curta e média distância, e o maior rodoviário do mundo, o biarticulado com 30 metros, o verdadeiro rapa fila em terminais. "Evolução também é uma palavra que queremos imprimir no vocabulário do BRT, com o nosso projeto CIVI (City Vehicle Interconnect), proposta para aumentar o nível dos serviços de ônibus, com o reforço do conceito de metronização do ônibus, com a operação de veículos com tração híbrida, tecnologia de comunicação e conectividade, com um custo 15 vezes menor que a implantação dos sistemas de metrô", ressaltou Todeschini.

O projeto CIVI segue uma linha de operação em que as parcerias público-privadas podem ser a solução para a implantação de obras e sistemas voltados ao transporte público, com o intuito de modernização da mobilidade urbana, com o uso de recursos tecnológicos, inteligentes e com sustentabilidade econômica e ambiental.



Imagem - Divulgação

**Escolar de raça**

O governo de Minas Gerais recebeu recentemente 628 novos ônibus escolares produzidos pela Iveco Bus em parceria com a carroçadora paranaense Mascarello. Adquiridos em virtude da adesão do estado (no ano passado) à ata do Fundo Nacional de Desenvolvimento pela Educação (FNDE), os veículos são do modelo 150S21, na versão ORE 2 (Ônibus Escolar Rural Médio), com capacidade máxima para 48 alunos. Dentre seus diferenciais estão os elevadores para acessibilidade e uma cadeira de rodas, porta larga com dispositivo anti-escamamento e saída de emergência, porta-mochila no teto, redes nas costas dos assentos para acomodação do material escolar e dispositivo de bloqueio de diferencial automático, que facilita a transposição de atoleiros sem a intervenção do motorista.

O modelo ainda possui a motorização Iveco Tector, desenvolvida pela FPT Industrial, que desenvolve 206 cv de potência próxima. "O modelo negociado com Minas Gerais é baseado no chassi 150S21, projetado para rodar em ambientes urbanos e rurais mantendo o bem-estar e a segurança dos alunos a bordo, inclusive de passageiros com mobilidade reduzida", disse Humberto Spinetti, diretor de Negócios da Iveco Bus para a América Latina.



Imagem - Divulgação

**Liderança em urbanos**

A Mercedes-Benz se destacou mais uma vez no mercado nacional de ônibus urbanos com a participação de 73% nos segmentos acima de oito toneladas, tendo 4.593 chassis emplacados. E o seu modelo OF 1721 foi o mais comercializado, com 3.100 unidades. Walter Barbosa, diretor de Vendas e Marketing de Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, disse que essa versão é uma grande campeã de vendas da história da montadora, com 46.392 unidades comercializadas em 19 anos de mercado. "O OF 1721 superou em 1.305 unidades o total vendido pela marca que ocupa a segunda colocação no ranking de vendas em 2016, e que leva em consideração a soma de seus chassis urbanos e rodoviários", comentou o executivo.

Segundo a Mercedes-Benz, seu modelo é especialmente indicado para o transporte urbano de passageiros e também atende também a demandas de clientes que atuam com fretamento contínuo, como o transporte de funcionários, e fretamento eventual, em caso de grupos de turistas, além de transporte rodoviário de curtas distâncias. Ele é idealizado para receber carrocerias de até 13,2 metros, sendo equipado com o motor eletrônico OM-924 LA de 4 cilindros, que oferece potência de 208 cv a 2.200 rpm e torque de 780 Nm de 1.200 a 1.600 rpm. Outro destaque é a opção de ser equipado com suspensão pneumática, aumentando o conforto interno.

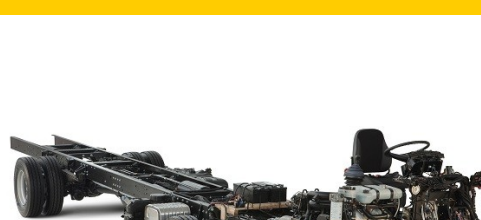


Imagem - Divulgação

**Estudo indica soluções para o transporte público**

A Associação Metrocard (que congrega as empresas do transporte coletivo que atendem a região metropolitana de Curitiba, PR), divulgou há poucos dias um estudo para detectar pontos de ajuste e buscar soluções para melhorar ainda mais o funcionamento do transporte coletivo. O levantamento começou em março do ano passado e analisou dados gerados pelos sistemas eletrônicos de bilhetagem e monitoramento da frota via GPS. "Nossa proposta é a retirada de eventuais ociosidades e modernização das flexibilizações de horários, com uma oferta de transporte de acordo com a demanda. Assim, estimamos que poderá ter uma economia no custo operacional de 7% a 10% e, com isso, caso o projeto seja aprovado pelo poder público, haverá redução da dependência do aumento de subsídios do poder público", destacou Lessandro Zem, presidente da Associação Metrocard.

O trabalho foi apresentado ao órgão gestor, responsável pelo sistema local, com o protocolo das alternativas para melhoria do transporte para que o mesmo analise a sua aplicabilidade. A consultoria que realizou o estudo utilizou para o levantamento os dados de monitoramento de frota por GPS e de bilhetagem eletrônica fornecidos por 18 empresas que operam em 16 cidades em 15 dias de operação, totalizando 16 mil viagens por dia. A Sitplan realizou um trabalho de contagem de embarques e desembarques nos terminais e nas estações tubo em parceria com o pessoal do tráfego das garagens, que conhece a fundo as demandas dos passageiros.

Sobre o recente aumento das passagens de Curitiba e se esse fato não poderia ser um tiro no pé da operação, muito em função do passageiro buscar outra alternativa para seu deslocamento, Lessandro Zem disse que o serviço de transporte possui um custo e ele deve ser remunerado de acordo com a manutenção do equilíbrio financeiro dos contratos. Em opinião dele, as alternativas deveriam ser políticas públicas de mobilidade com agilidade, custo acessível, segurança e pontualidade. "Como diz a própria Constituição Federal, o serviço de transporte passou a ser considerado serviço essencial, portanto, devem ser colocadas em prática alternativas de redução de gratuidades ou contraprestação do poder público para estes estabelecimentos concedidos", lembrou.

Quando a outras formas de estabelecer mecanismos que não afetem diretamente no bolso do usuário do transporte, ainda mais em um período tão crítico da economia brasileira, e de promover equilíbrio na operação sem simplesmente proporcionar um custo maior ao cliente, Zem afirmou que existem alguns mecanismos para cobrir custos, mas todos passariam por questões públicas, como por exemplo a redução e ou contraprestação para as gratuidades concedidas, priorização do transporte público sobre o individual, taxação dos combustíveis, IPTU, IPVA e estacionamentos regularizados com o objetivo de uma contribuição ao transporte público.

"O equilíbrio passa por ajustes, seja na aplicação da oferta pela demanda, contraprestação pública direta ou indireta, priorização de vias e financiamentos públicos com taxas ou descontos em cima da individualidade, ou sobre a sociedade como um todo. Por exemplo, a iluminação pública e a coleta de lixo. Todos pagam a conta, independente de sua utilização. O cliente pagante e a empresa operadora não devem ser os únicos mantenedores da falta de políticas e técnicas adequadas para manter se o equilíbrio econômico financeiro e sustentável do transporte público", ressaltou Zem.

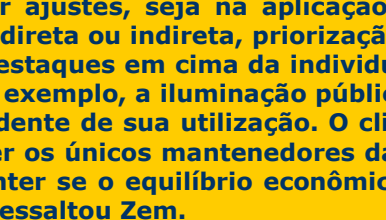


Imagem - Divulgação

**Madri em direção da eletromobilidade**

Madri, capital da Espanha, tem um ambicioso projeto de sustentabilidade ambiental de seus serviços de ônibus urbanos. A cidade irá adotar a eletricidade como combustível em parte de sua frota, com o compromisso de oferecer um transporte público limpo à seus habitantes. A Empresa Municipal de Transportes (EMT) escolheu o modelo i2e (100% elétrica a baterias), desenvolvido pelo Grupo Irizar, para os testes de avaliação da tecnologia.

O referido ônibus possui 12 metros de comprimento e capacidade para transportar 76 passageiros, além de contar com baterias de sódio-níquel que promovem uma autonomia entre 200 km e 250 km, dependendo do tipo da operação e das condições atmosféricas. Ele será recarregado durante a noite. O modelo também possui o sistema "Eco Assit", que auxilia o motorista, tempo real, em sua condução, otimizando o consumo de energia, o que proporciona maior autonomia.

Os testes com o veículo terão duração de dois meses, servindo de referência para a aquisição de 48 ônibus elétricos, sendo 30 convencionais e 18 micro-ônibus, entre 2017 e 2018. Outras 40 unidades deverão ser incorporadas na frota até 2020.



Imagem - EMT Madri

Agora você pode acompanhar a revista AutoBus

<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