

"Mobilidade inteligente se conquista com ônibus inteligente"

www.revistaautobus.com.br

Paradiso 1800DD

**CONFORTO
E SOFISTICAÇÃO**



Os caminhos da falência

Li, em certa ocasião, que a falência de um negócio começa muito antes do ato consumado. Ela inicia seu processo a partir da desmotivação do proprietário ao não imprimir uma estratégia que mantenha em vigor seu interesse à atividade que atual, não se adaptando às constantes mudanças de mercado e ao perfil da organização.

Recentemente, mais uma empresa de ônibus urbano do Rio de Janeiro fechou as portas. A Transportes Santa Maria é a sétima operadora carioca a encerrar suas atividades, desde 2015. A situação de desequilíbrio financeiro vivida por muitas transportadoras é visível em várias regiões do País. A crise econômica brasileira, a redução do número de passageiros transportados e a tarifa que não se adequa aos custos operacionais, são os principais aspectos justificados pelos operadores.

É de conhecimento que o transporte público brasileiro, com os serviços de ônibus urbanos, vive um dilema que causa há um bom tempo o desgaste de sua imagem perante a quem os utiliza e à sociedade. Ano após ano, a mobilidade nas cidades fica prejudicada pela falta de compromisso dos gestores municipais em promover uma reestruturação na forma de deslocamento das pessoas. E a desvalorização do transporte público segue no mesmo ritmo do desinteresse do poder público na reformatação dos ambientes que sobrevivem em meio a falta de planejamento e ideais de evolução.

A falência não é somente de uma corporação, mas também de um segmento e até mesmo da estrutura urbana.

Longe de querer ser um economista ou especialista em falências, mas eu fico me perguntando se em meio ao caos dos sistemas de transporte, como uma empresa de ônibus pode se manter competitiva perante a concorrência. A quem interessa o encerramento de suas atividades, prejudicando a vida de milhares de pessoas, direta ou indiretamente? Acredito que, em sã consciência, ninguém pode apoiar tal fato.

Entretanto, os negócios nem sempre são duradouros. Estão sujeitos a economia de mercado e ao modo de gerir de seu senhorio. No caso de um insucesso, apenas os custos, a concorrência ruínoza e a tarifa baixa foram as responsáveis por sua queda? Não cabe aqui uma justificativa sem de fato conhecer os meandros administrativos, mas devemos também pensar que a má gestão (ou ainda a ausência do ideal de se fazer um líder ou um substituto no comando), a falta de compromisso e de respeito para com o negócio e administração, a desvalorização do capital humano, principalmente na arte da condução, a inexistência de uma melhor comunicação com seu cliente e o descompasso do poder público em oferecer condições mais adequadas ao sucesso operacional (falta de planejamento, gratuidades excessivas, carência de investimento em infraestrutura específica à operação, olhos fechados para o transporte irregular, insegurança, seja jurídica ou patrimonial) de um modal que anda sem referência, podem ainda ser fatores que contribuem com a ruptura organizacional.

No mundo corporativista de hoje, quem não se enquadrar ao moderno modelo de gestão, como uma visão de evolução, com planos e metas que permitam alcançar desempenho, viabilidade econômica e rentabilidade, além de oferecer bom atendimento, cordial relação humana e valorização profissional, está fadado ao fracasso.



Imagem - Reprodução Internet

Volare em congresso de municípios

Durante o 61º Congresso Estadual de Municípios, que aconteceu entre os dias 25 e 28 de abril, no Campos do Jordão Convention Center, em Campos do Jordão, SP, evento que teve como tema a "Gestão Eficiente", a fabricante gaúcha de miniônibus Volare expôs o modelo V8L versão Cadeirante, desenvolvido para o segmento de transporte de pessoas com deficiência física.

A referida versão conta com elevador para facilitar o embarque e o desembarque dos passageiros com mobilidade reduzida, que reduz consideravelmente o tempo necessário para a entrada e saída dos passageiros. A operação é rápida, prática e segura. "O congresso é muito importante e uma oportunidade para a Volare demonstrar o seu foco e expertise no transporte inclusivo. O evento reúne mais de 500 prefeituras de todo o estado de São Paulo, autoridades e secretários e o tema acessibilidade para todos os usuários potenciais ganha a cada dia mais relevância", disse Sidnei Vargas da Silva, gerente comercial da Volare.

O Congresso abordou importantes temas do municipalismo, nas áreas de gestão, assistência e desenvolvimento social, trabalho, educação, legislativo, transporte, habitação, saneamento, meio ambiente, dentre outros.



Imagem - Anderson Ometo

O cartão de visita de um ônibus

Sua responsabilidade no cotidiano do transporte urbano e rodoviário de passageiros é muito significativa. Estamos falando do motorista, profissional pouco valorizado, apesar de ser fundamental na condução de milhões de pessoas diariamente. De acordo com a Perkins, empresa que desenvolve e aplica tecnologia para a segurança no trânsito, esses profissionais encaram muitos desafios e precisam ser vistos de uma outra maneira. Ela destacou que 34,4 milhões de passageiros utilizam os serviços urbanos no Brasil todos os dias.

Já Francisco Christovam, presidente do SPUrbanuss, sindicato que congrega as concessionárias urbanas de São Paulo, o papel desempenhado pelos condutores de ônibus é tão relevante que os coloca na posição de "embaixadores" do serviço de transporte. "Esses profissionais têm o contato direto com os viajantes e, por isso, precisam não só de treinamentos voltados à direção segura, defensiva e econômica, mas também de urbanidade. Por outro lado, merecem ser tratados com civilidade pelos usuários, já que são eles que garantem um dos direitos fundamentais: o de ir e vir", observou.

"Somos os principais responsáveis pela segurança dos passageiros e, para isso, também cuidamos do veículo verificando pneus, parte elétrica e limpeza. Nossa atenção é exigida desde a hora que nos apresentamos na garagem, muitas vezes de madrugada, e inclui estar alerta a passageiros que porventura possam causar problemas dentro do coletivo, sem contar a cautela para não se envolver em acidentes", disse Nivaldo Aparecido Araujo, motorista do Grupo Gatti/Gato Preto há 18 anos em São Paulo.

Já Edna Silvana Carvalho, motorista da Transporte Coletivo Glória, de Curitiba, há quatro anos, ressalta que a profissão é uma resposta em sua evolução de trabalho, pois em seu início na transportadora ela era cobradora. "Entre na empresa com o intuito de ser motorista. Eu sabia que tinha capacidade. Além disso, é uma carreira de mercado amplo e sempre haverá emprego. Eu procuro sempre ter paciência, principalmente com cadeirantes e idosos", disse.



A motorista curitibana Edna Carvalho

Scania no Congresso da AMTM

Como estratégia para um transporte público mais sustentável, tanto econômico, como ambiental, a Scania México participou da 9ª edição do Congresso da AMTM (Associação Mexicana de Transporte e Mobilidade). O evento, com o lema Mobilidade Urbana, Integral e Sustentabilidade, foi mais uma vez a oportunidade para que a montadora mostrasse todo seu conceito que objetiva a melhor mobilidade nas cidades, oferecendo os produtos mais modernos, com a máxima tecnologia, resultando em menores danos ao meio ambiente.

Para a Scania, as cidades precisam de sistemas de transporte limpos e eficientes, de forma a contribuir com soluções o crescente aumento da expansão urbana e das emissões poluentes. Enrique Enrich, diretor-geral da Scania México, destacou que a tecnologia é o fator de melhora no transporte, referindo-se a importância do conceito de sustentabilidade assumido pela montadora em todos os seus processos de negócios. "Nossa maior preocupação é poder disponibilizar veículos modernos, serviços e peças para garantir o desempenho, a segurança e a rentabilidade operacional", comentou Enrich.

A montadora participou do Congresso com suas versões de chassis idealizadas para o transporte estruturado, como em corredores ou sistemas de BRT (Trânsito Rápido de Ônibus), incorporando acessibilidade e maior capacidade de transporte.



Imagens - Scania México



Um ícone alemão de 50 anos

No dia 12 de abril de 1967, primavera europeia, uma ousada proposta de ônibus rodoviário ganhava as estradas com a apresentação de seu primeiro modelo. A inovação foi mais longe com a ideia de um veículo com dois pavimentos para serviços em linhas regulares e também no transporte turístico. Surgiu o Skyliner, desenvolvido pela fabricante alemã Neoplan.

Tal conceito de um veículo rodoviário com dois pisos fora descreditado por muitos dos envolvidos com o transporte alemão naquela época. Para provar o contrário, o engenheiro Konrad Auwäter, conduziu a novidade, com 12 metros de comprimento, pela rota entre Stuttgart, na Alemanha, à Bruxelas, Bélgica. O sucesso estava garantido.

Estando em sua sétima geração, trazendo o responsável por uma nova era de veículos rodoviários, o Skyliner diferenciou-se por sua harmoniosa, promovendo uma imagem de modernidade e de futuro desde a sua primeira versão. A combinação entre a generosa área envidraçada, o chapeamento metálico e sua aerodinâmica promoveu ao modelo um padrão inovador para o transporte europeu.

O modelo também serviu de base para algumas versões inusitadas, como o Jumbocruiser, configuração articulada e dois pavimentos; o primeiro veículo com 15 metros de comprimento na estação de Cabo Canaveral (EUA); uma casa móvel para a família real da Arábia Saudita e uma versão exclusiva para a equipe do piloto Keke Rosberg, campeão da Fórmula 1 em 1995.

Nestes 50 anos de evolução, o Skyliner recebeu muitos prêmios e reconhecimentos. São mais de cinco mil unidades produzidas, sendo que a nova geração oferece um design externo único, a grande capacidade de transporte e o alto nível de segurança, conforto e de tecnologia.

O Brasil conheceu o Skyliner na década de 1980, quando a operadora Chile Bus ligava Rio de Janeiro/São Paulo à capital chilena Santiago.



Imagens - Neoplan/MAN

Agora você pode acompanhar a revista AutoBus no Facebook

<https://www.facebook.com/pages/Revista-AutoBus/72324959776433?ref=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