



"O ônibus é o caminho para a mobilidade inteligente"

www.revistaautobus.com.br

Paradiso 1800DD

**CONFORTO
E SOFISTICAÇÃO**



Um conceito que perde força

O transporte público urbano feito pelo ônibus dá sinais que está esgotado e agora precisa ser feito urgentemente para resgatar seu papel fundamental no desenvolvimento das cidades. Com presença constante na mídia (a maior incidência é por meio de críticas), o ônibus urbano e seus sistemas mostram-se incapazes de reverter o quadro negativo vivido ao longo dos últimos anos. A incapacidade de valorização por parte do gestor público pode ser definida como fator preponderante dessa imagem desgastada. Tornou-se banal os serviços urbanos serem o mote para manifestações contrárias à diversos aspectos derivados de nossa sociedade, como por exemplo, a violência urbana.

Governantes dão mostra que desestruturar sistemas pode valer votos e apoios incondicionais aos seus projetos políticos que mais interessam a si do que a coletividade. E a própria sociedade não vê que as cidades estão a um passo do colapso ao deixar de promover cobranças essenciais para um desenvolvimento ordenado e eficiente capaz de lhes promover maior bem estar. Vivemos uma inadiplência governamental em diversos setores que compõem a estrutura das cidades, sendo o transporte público, relegado a segundo plano na agenda do gestor.

Recentemente, o jornal carioca O Globo divulgou matéria sobre o sistema de BRT (Trânsito Rápido de Ônibus) da cidade do Rio de Janeiro, formado por três corredores, ressaltando que o conceito chega aos cinco anos sem motivos para comemorar. O BRT é um sistema de ônibus muito benéfico e vantajoso para as médias e grandes cidades que não possuem fartos recursos orçamentários para garantir modelos de transporte sobre trilhos apropriados para uma mobilidade urbana eficiente. É possível, com o transporte sobre pneus, alcançar índices de satisfação em sua operação muito próximos ao metrô ou trem.

O Globo destaca o abandono da manutenção viária dos corredores, a insegurança em estações, o vandalismo, a falta de cuidados com a frota, do planejamento estrutural e a superlotação. São aspectos que afetam significativamente o desempenho operacional, prejudicando a mobilidade das pessoas que deveriam receber serviços de qualidade e acessíveis, afinal, esse é o paradigma do BRT. As respostas para os problemas são vagas e não levam em consideração a necessidade

Ainda na cidade do Rio de Janeiro, o sindicato que congrega as empresas de ônibus urbanos (RioÔnibus) salienta que o sistema está em colapso e que a prefeitura não está cumprindo o contrato de concessão, que previa o reajuste da tarifa no início do ano. De acordo com a entidade, o congelamento tarifário não repõe os custos, com prejuízos às operadoras, aos trabalhadores do setor e a população. Em nota, o RioÔnibus também diz que o principal meio de transporte público carioca vem sofrendo constantemente com a concorrência desleal do transporte à margem da lei.

O que se vê é uma batalha diária entre poder público, operadoras e passageiros, com perdas lastimáveis à toda sociedade. O ônibus está perdendo sua força, não só no Rio de Janeiro, mas em muitas localidades brasileiras que não estão observando a importância que o modal representa, tanto na questão social, como em termos ambientais. Enquanto várias cidades pelo mundo estão promovendo mérito ao veículo em seus sistemas de transporte, incorporando muita tecnologia de acessibilidade, para a redução das emissões poluentes e de promoção à segurança, por aqui ele faz parte de uma cultura que o considera subproduto da mobilidade, sem o devido valor que tem de direito.

É clara a necessidade por mudanças. Sem elas, estamos vendo o declínio da evolução urbana.



Imagem - Arquivo AutoBus

Volare em festa

O mês de junho é de festa para a principal fabricante de miniônibus do Brasil. A marca gaúcha Volare comemora seus 19 anos de atividades com o sucesso de sua linha diversificada de modelos, desde o compacto Volare Cinco até o W-L, para 36 passageiros, passando pelo Escolarbus e versões 4x4. Para João Paulo Ledur, gestor do Negócio Volare, são 19 anos de conquistas importantes, como a liderança de mercado no Brasil para veículos leves até 10.000 kg de PBT, com mais de 50% de *market-share*. "A Volare é reconhecida pelo contínuo lançamento de novos modelos e versões que transformaram a marca em referência no transporte, desde para a aplicação urbana até para o uso no turismo ou como veículo de transporte de estudantes", comentou o executivo.

Nessa longa trajetória em um mercado competitivo, a Volare apresentou diversas inovações em termos de configuração, como a versão Escolarbus, em 1999, primeiro modelo projetado para o transporte de estudantes e que se transformou em referência para o mercado nacional, a tração 4x4, o piso baixo e suspensão pneumática, além da utilização de conceitos automotivos inéditos na indústria do ônibus.

Em 2015, uma novidade de grande importância com o modelo Access, o primeiro miniônibus com piso baixo, suspensão pneumática "Full Air" e motor traseiro. Depois, o Volare Cinco, modelo inédito e diferente de todos os veículos para o transporte de pessoas existentes no mercado brasileiro, que oferece aos passageiros e motorista os mais elevados padrões de conforto, ergonomia, segurança e eficiência. Mais recentemente, o seu projeto com tração 100% elétrica, desenvolvido em parceria com a BYD, com autonomia de até 250 quilômetros e que entrará em testes ainda neste ano.



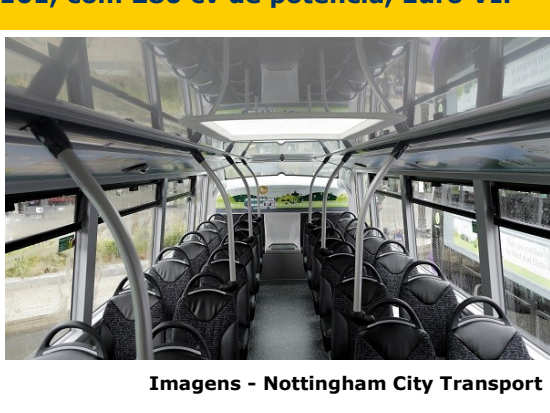
Imagem - Julio Soares

Frota Scania movida a biogás para cidade inglesa

Com um investimento de 16,8 milhões de libras (veículos e infraestrutura), a cidade inglesa de Nottingham apresentou recentemente seus primeiros ônibus urbanos com dois pavimentos e chassi motorizado a biogás. A iniciativa para um transporte público ambientalmente sustentável conta com a colaboração entre o operador local NCT (Nottingham City Transport), a Scania, a encarregadora Alexander Dennis, a ZF e a Roadgas, permitindo assim criar uma infraestrutura própria que dará grande oportunidade para o maior uso do biocombustível. "O biogás é produzido por um processo anaeróbico dos resíduos alimentares, agrícolas e também do esgoto urbano. O metano é transformado em biogás, com resultados expressivos na redução (84% menos) das emissões de CO² em comparação ao veículo a diesel", comentou Gary Mason, diretor de engenharia da NCT.

Até 2018 serão 53 unidades do veículo, sendo 30 em operação ainda em 2017 e outras 23 no ano de 2018. A aquisição anunciada faz da operação inglesa a maior frota mundial de ônibus com dois pavimentos (Double Decker) movidos a biogás. Com todos os veículos em uso, haverá uma redução de 3.500 toneladas de CO² e de 36 toneladas de óxido de nitrogênio, que seriam emitidas com os modelos a diesel por ano na cidade.

Nottingham tem um projeto ambicioso de reduzir as emissões de CO² em 80% até o ano de 2050, sendo que objetiva melhorar a qualidade de seu ar até 2020, com a adoção de um sistema de transporte público limpo. Além disso, o ruído do novo ônibus será bem abaixo do modelo convencional a diesel. O modelo Enviro400CBG produzido pela Alexander Dennis conta com conexão Wi-Fi, tomadas USB, poltronas mais confortáveis, escada com detalhes mais claros que proporcionam melhor acesso ao pavimento superior e sistema de áudio para a informação sobre as paradas. A versão possui 11,45 metros de comprimento, 4,30 metros de altura, 45 poltronas no piso superior e outras 27 no pavimento inferior. O motor da Scania é o modelo OC 09 101, com 280 cv de potência, Euro VI.



Imagens - Nottingham City Transport

Articulado elétrico BYD dá a largada em Bogotá

A eletromobilidade dá um passo a mais para sua consagração na capital colombiana Bogotá. Iniciou-se há poucos dias o projeto piloto com o ônibus articulado 100% elétrico desenvolvido pela fabricante chinesa BYD. O veículo, com 18 metros de comprimento, rodará por um ano em operação comercial pelos corredores troncais do sistema Transmilenio. "É um marco muito importante a operação desse ônibus 100% elétrico em um sistema de transporte tão fundamental como é o Transmilenio. Esperamos que a operação possa fomentar os operadores a escolherem a tecnologia na próxima renovação da frota das fases I e II", comentou Pedro Cárdenas, gerente geral da BYD Colômbia.

Durante os três primeiros meses de operação, uma universidade irá acompanhar seu desempenho para depois apresentar um estudo com diferentes variáveis em seu comportamento, como autonomia, eficiência energética, tempo de recarga, manobrabilidade, dentre outros dados. "Estamos convencidos que essa operação é o primeiro passo para confirmarmos que a tecnologia elétrica é o futuro do sistema de transporte massivo de Bogotá e de outras cidades colombianas", completou Cárdenas.

A capacidade do veículo é de 160 passageiros, com tempo de recarga de três horas de suas baterias de fosfato de ferro (com vida útil de 15), que também podem receber energia extra por meio do sistema de frenagem regenerativa. A tração elétrica é composta por dois motores, que totalizam 360 kW de potência. De acordo com a BYD, o veículo proporciona uma redução de CO² em torno de 135 toneladas por ano, estimando ainda uma economia de 60% nos custos operacionais em relação ao modelo com motorização a diesel.



Imagem - Divulgação

Renovação na frota de ônibus de Santiago

A encarregadora gaúcha Neobus forneceu recentemente 16 novas carrocerias urbanas Mega Plus para a operadora RedBus, da capital chilena Santiago. Os veículos possuem 13,20 metros de comprimento e sistema de áudio (aviso sonoro de portas abrindo e fechando) e vídeo de monitoramento do salão por uma tela no painel de instrumentos, com três câmeras internas de segurança, rampas de acessibilidade em ambos os lados do veículo, 34 poltronas e *racks* internos para mochilas e bolsas.

Com a entrada dos novos ônibus serão beneficiados 12 mil passageiros e também o meio ambiente. Dentre as 16 unidades, 15 são com chassi Volvo dotados de motorização Euro V e uma traz a inovação do motor Euro VI (chassi Scania) de motorização pelo baixo índice de emissões de material particulado e óxido de nitrogênio.



Imagem - Neobus Chile

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 ou ligue para 11 99832 3766

Revista AutoBus

www.revistaautobus.com.br