

"O ônibus é o caminho para a mobilidade inteligente"

www.revistaautobus.com.br

Paradiso 1800DD

**CONFORTO
E SOFISTICAÇÃO**



Um passado muito presente

Parafraçando Theodoro Gervert, em um antigo artigo, lá no final da década de 1970, o ônibus urbano é filho órfão dos sistemas de transporte público. Dizia ele, consultor de transportes e economista, que faltava empenho em projetar a operação do ônibus assim como se projetava a de um metrô. Esse é um aspecto observado nos dias de hoje, no complicado cenário da vida urbana. Não resta a menor dúvida que o modal ficou no esquecimento e não recebeu uma dedicada atenção nos planos de governos municipais. A consagração do transporte sobre trilhos foi muito maior nesses anos todos em que se buscava dar uma nova conotação ao transporte sobre pneus. Isso foi possível graças a um olhar diferenciado do poder público que viu nos trens e metrô um sentido de avanço, de modernidade.

Além disso, a partir da segunda metade do século 20, o ordenamento urbano brasileiro passou a ser pautado pelo transporte individual e por interesses que consagraram a falta de planejamento. Sem planos de metas e instrumentos que promovessem um crescimento sustentável, as cidades começaram a perder qualidade, com a perda de tempo das pessoas presas em congestionamentos, a excessiva queima de combustíveis e um expressivo volume de dinheiro gasto. Nesse contexto, a mobilidade ficou a margem da gestão pública, trazendo consigo uma visão negativa que acompanhava e acompanha ainda hoje os sistemas de ônibus e suas finalidades.

E, no decorrer do tempo, as dificuldades dos serviços de ônibus urbanos foram, e ainda são, expressamente divulgadas, sem ao menos ter respostas ou argumentos que mostrem o porque eles sofrem determinada deterioração. Afinal, desde seu nascimento, o ônibus sempre foi o patinho feio, o mal necessário, na mobilidade urbana. Nunca foi visto como um bem que pode contribuir com um desenvolvimento sustentável das cidades.

Lá atrás, poderíamos ter adotado com maior ênfase a racionalização dos serviços de ônibus. Porém, preferimos seguir por outro caminho, onde a simplicidade determina resultados questionáveis à uma forma de deslocamento que se apresenta como viável e de bom desempenho.

Há quase 40 anos, já dizia o antigo artigo, o ônibus articulado era uma opção muito atrativa operado em via segregada ou canaleta, como o texto destacava. Diferentemente do modelo operacional comum onde o constante conflito automóvel/ônibus predomina, a priorização, sempre recomendada, proporciona ganhos, sejam eles nas viagens, para o meio ambiente e econômicos. Enquanto que um ônibus se arrasta ao disputar espaço com o transporte individual em ruas e avenidas (12 km/h), em corredores a velocidade pode alcançar 30 km/h. Junte-se a isso a cobrança tarifária antecipada ao embarque, que também foi ressaltada como forma de agilizar todo o processo.

Theodoro Gervert ainda analisou que a operação coordenada em corredores poderia utilizar veículos com trações alternativas como forma de reduzir os impactos negativos causados pelas emissões poluentes do motor de combustão interna. E a questão integração com outros modais de transporte seria uma solução para se ampliar a rede de mobilidade coletiva das grandes cidades.

Como se vê, os problemas do passado na mobilidade persistem na atualidade urbana, sendo que a solução estava às mãos dos gestores públicos municipais. O ônibus ainda é a espinha dorsal do transporte coletivo brasileiro e, infelizmente, mantém o mesmo padrão de serviços de 40 anos atrás (com raras exceções que provocaram uma mudança positiva na estrutura das cidades). Fomos os pioneiros em promover um modelo operacional inovador ao ônibus, viramos referência mundial e temos a capacidade, a experiência e o conhecimento para mudar esse quadro desfavorável.

Mas nos afastamos desse ideal. Permitimos que o transporte individual continuasse a preservar seu domínio nos cenários urbanos, com a renúncia de um raciocínio que ressalta o uso eficiente do ônibus, possível para corroborar com a sustentabilidade das cidades, auxiliando-o ainda na mudança de sua imagem desgastada perante a opinião pública.

O passado nos deu um recado que não soubemos ouvir para que o presente fosse melhor. Estamos arcando com as consequências de nossos erros e por não cobrar a modernização do transporte público e melhorias em outros setores tão essenciais para nossa sociedade.



Imagem - Reprodução Scania

Combinação brasileira

Há poucos dias, a fabricante chinesa de ônibus elétrico BYD apresentou para a prefeitura paulistana a sua versão brasileira do chassi D9W com carroceria da marca Caio Induscar. Trata-se do primeiro modelo 100% elétrico totalmente nacional produzido pela empresa em sua planta fabril localizada na cidade de Campinas (SP). O veículo será operado pela Ambiental Transportes Urbanos, uma das operadoras da cidade de São Paulo assim que for homologado junto ao Denatran-SP. "O D9W da Caio é um ônibus referência, ou seja, ele atende a todas as especificações para rodar na cidade de São Paulo. O veículo representa um importante passo para a mobilidade elétrica nacional", disse Wagner Rigon, vice-presidente comercial da BYD no Brasil.

Com carroceria Caio Millennium IV, o chassi foi adquirido pela Ambiental Transportes Urbanos, que opera na Zona Leste da capital paulista (a mesma operadora dos trólebus na cidade). De acordo com a BYD, cidades líderes pelo mundo, como Amsterdan, Sydney, Los Angeles, Kyoto e Londres, já utilizam ônibus elétricos de sua marca em sistemas de transporte público.

Rigon ainda ressalta que estudos técnicos da SPTrans (órgão gerenciador do transporte coletivo paulistano) com ônibus BYD demonstraram que o veículo pode proporcionar economias operacionais de mais de 65%. "Além dos ganhos ambientais e para a saúde pública, os ônibus elétricos estão mostrando que seus custos de operação podem ser iguais ou menores do que dos veículos convencionais a diesel. Nossos ônibus rodaram por oito meses na capital paulista para estes estudos nas regiões do terminal Bandeira, Vila Prudente, Dom Pedro, Grajaú e Lapa. A tecnologia de nossas baterias aliada à possibilidade de carregamento rápido (4 horas à noite), foram fatores que certamente contribuiriam para esses importantes resultados".

A prefeitura de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT), disse estudar a troca de 60 ônibus movidos a diesel da operadora Ambiental pelo novo modelo elétrico apresentado, além de um projeto inovador para implantar placas fotovoltaicas na garagem para que haja geração de energia elétrica que irá alimentar os referidos ônibus.

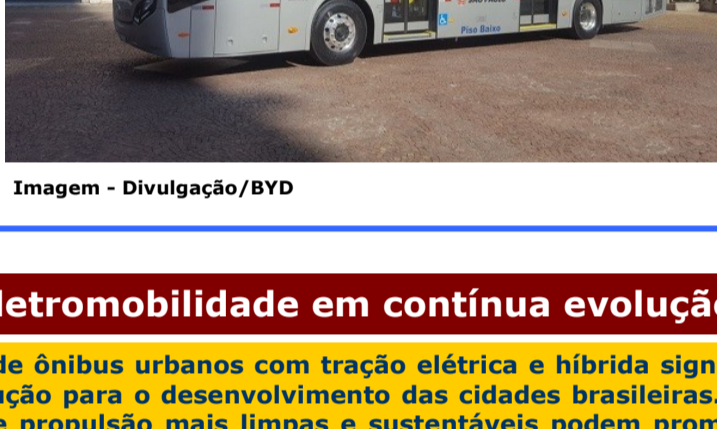


Imagem - Divulgação/BYD

Eletromobilidade em contínua evolução

A operação de ônibus urbanos com tração elétrica e híbrida significa uma expressiva evolução para o desenvolvimento das cidades brasileiras. A adoção de tecnologias de propulsão mais limpas e sustentáveis podem promover a redução das emissões poluentes e a elevação em sua utilização por parte da população nos cenários urbanos. O Novo Plano de Metas da Prefeitura de São Paulo, que determina até 2020, a implantação de 72 quilômetros de corredores de ônibus e a aquisição de quatro mil novos veículos, além de definir índices para diminuição de poluição para a frota da capital paulista, com 15% menos de CO₂, é viável na operação do ônibus. De acordo com a Scania, para oferecer todo o vir do banco de baterias, de um motor gerador ou da rede elétrica aérea (trólebus). De acordo com a Eletra, seu modelo híbrido traz ainda a vantagem de reduzir significativamente a emissão de poluentes e pode chegar a zero na operação com o motor-gerador desligado. "O consumo de combustível na versão híbrida tem redução de 28%. E como elétrico puro ou trólebus, além de emissão zero, consome 33% menos energia, pela eficiência na frenagem regenerativa", disse Iêda.

O modelo Dual Bus possui 23 metros de comprimento e capacidade para 153 passageiros.



Imagem - Divulgação

Comgás destaca o gás natural para ônibus

Durante o Fórum Brasil de Gestão Ambiental, evento realizado há poucos dias na cidade paulista de Campinas, a Companhia de Gás de São Paulo (Comgás) ressaltou a importância do gás natural na matriz energética dos ônibus urbanos como forma de redução das emissões poluentes proporcionadas pelos veículos com motores a diesel. Atendendo a mais de 1,7 milhão de clientes em sua área de concessão no estado de São Paulo: a Região Metropolitana de São Paulo, a Região Administrativa de Campinas, a Baixada Santista e o Vale do Paraíba, a empresa investiu em gás natural possui baixos índices de poluição global e local, sendo uma energia limpa, que pouco contribui para o crescimento do efeito estufa, com menores efeitos à saúde das pessoas se comparado a outros combustíveis fósseis.

"Além disso, tem uma excelente competitividade em comparação aos combustíveis de baixo custo, como o diesel e biodiesel. O trabalho conjunto com a Scania é importantíssimo para desenvolver e estimular ainda mais a utilização desse combustível em frotas de ônibus", afirmou Ricardo Vallejo, gerente de marketing GNV na Comgás.

A distribuidora do gás natural participou do Fórum em conjunto com a montadora Scania, que mostrou seu modelo de chassi com 15 metros de comprimento equipado com o propulso de 150 cv de potência, apto ainda para ser abastecido com biometano. É possível destacar que a mistura de ambos combustíveis também é viável na operação do ônibus. De acordo com a Scania, para oferecer todas as vantagens de seu produto inovador, plenamente adaptado às necessidades do operador brasileiro, ela iniciou um projeto que exigiu um novo layout da carroceria, que recebeu um trem de força que não só atende, como supera, a geração mais avançada da legislação nacional de emissões, a Euro V. O veículo em questão atende a normativa Euro VI.

Outra empresa que esteve presente no evento campineiro foi a Agility Fuel Solutions, fornecedora de soluções para a mobilidade sustentável, por meio da fabricação de cilindros de fibra de carbono e outros componentes para o sistema de armazenamento de gás natural.

Para Eduardo Monteiro, responsável por desenvolvimento do mercado de Ônibus Urbanos da Scania no Brasil, o referido chassi, que utiliza como combustível biometano, GNV ou uma mistura de ambos em qualquer proporção, vem despertando o interesse da sociedade como uma solução para uma mobilidade urbana mais sustentável, considerando os aspectos tecnológicos, ambientais e econômicos. "Esse ônibus chama a atenção pela redução de custos operacionais por quilômetro rodado. Além da diminuição da poluição sonora e de emissões, pois em comparação com um veículo similar a diesel, ele emite 85% menos gases poluentes, se abastecido com biometano, e 70%, se estiver com GNV", comentou.



Imagem - Divulgação

Turismo Coral com 20 novos ônibus Volkswagen

Comemorando 50 anos de atuação, a empresa de fretamento Transporte e Turismo Coral, da cidade de Santana do Parnaíba (SP), recebeu recentemente 20 novos ônibus com chassis Volkswagen, modelo 17.230 OD, com carrocerias Marcopolo estampando uma pintura especial.

De acordo com a Volkswagen, seu modelo 17.230 OD é indicado para severas operações de transporte urbano e fretamento, adapta-se a carrocerias de até 13,2 metros, une robustez e versatilidade. "Levei em conta a equação que envolve custos e qualidade. Tive ótimas referências dos ônibus VW em relação a desempenho da operação de fretamento", disse Renato Akita, diretor da Coral, ao destacar que pesquisou vários antes de decidir pela aquisição dos Volkswagen, que estreiam em sua frota.

Jorge Carrer, gerente executivo de Vendas de Ônibus, comentou que a montadora estabeleceu uma parceria sob medida com o cliente. "Trabalhamos numa estratégia completa de atendimento envolvendo os times de vendas e pós-vendas, responsável pelo treinamento dos motoristas da Coral, que recebem a certificação da MAN Latin America, e a concessionária Tietê, além do suporte do Banco Volkswagen para o financiamento da operação", observou.

Akita também ressaltou que compromissos da operadora é garantir que os funcionários façam viagens com pontualidade e qualidade no percurso de ida e volta do trabalho, com TV e ar-condicionado. "O processo de renovação de frota é fundamental para mantermos o nosso elevado padrão de renovação, temos certificação ISO 9.001 e ISO 14.001".



Imagem - Divulgação

Premiada pela exportação

Com o mercado interno de ônibus em uma situação bem complicada, a encarroçadora gaúcha Marcopolo se viu obrigada a buscar novas fontes de receitas no mercado externos. Por intermédio do projeto Conquest, ela vem buscando ampliar seu portfólio de clientes no exterior e fortalecer a sua atuação nos mercados tradicionais da América Latina e desenvolver novos clientes. Em 2016, foram visitados mais de 65 países da América Latina, África, Ásia e Oriente Médio, entre outros mercados. Nesse contexto, a fabricante conquistou o Prêmio Exportação RS 2017, na categoria Trajetória Exportadora Master.

Para Rodrigo Pikussa, gerente executivo de exportação da Marcopolo, a vocação exportadora da empresa representou diferencial importante para o êxito da empresa em um momento tão difícil para o setor do transporte brasileiro. "A conquista do Prêmio Exportação RS da ADVB consagra os esforços de nossas equipes que, ao longo de todo o ano, viajam muito e visitam tradicionais e novos clientes para ampliar a presença da empresa no mercado internacional", destacou o executivo.

A encarroçadora informa que nos primeiros seis meses de 2017 ampliou o seu volume de exportação em 15%, com o envio de 1.247 ônibus contra os 1.084 vendidos no mesmo período de 2016.

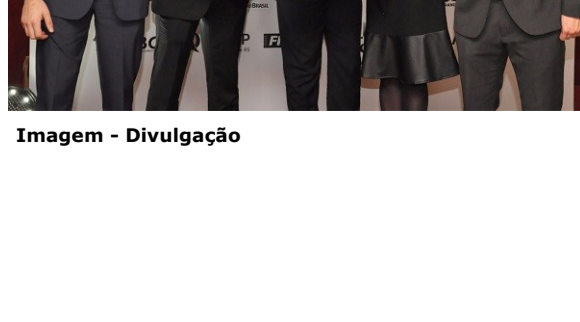


Imagem - Divulgação

Agora você pode acompanhar a revista AutoBus no Facebook

<https://www.facebook.com/pages/Revista-AutoBus/72324959767433?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