



"O ônibus é o caminho para a mobilidade inteligente"

www.revistaautobus.com.br

A EVOLUÇÃO PEDE PASSAGEM

NOVO VOLVO BZ50R



Até 3% mais econômico
Pacote de conectividade

Motor 8 litros fabricado no Brasil
Custo de manutenção até 4% menor

Provocar a transição para o ônibus limpo

Sempre quando pautado, o assunto novas matrizes energéticas para os ônibus urbanos brasileiros provoca um debate proeminente, tendo no centro da discussão uma palavrinha que causa o dilema para se alcançar sustentabilidade operacional - custo. Afinal, quem mantém todos os sistemas de transporte coletivo realizado pelo modal nas cidades, é a tarifa, que mal tem coberta as despesas da operação simplificada e arcaica de um veículo que se move por um combustível tradicional - o diesel.

Objetiva-se um ambiente urbano mais limpo, sem as consequências nefastas causadas pela alta concentração de poluentes vindos dos canos de escape do transporte público, que não pode ser responsabilizado unicamente frente a outros meios de transporte que também enviam para os ares suas contribuições em termos de gases tóxicos.

Porém, é preciso levar em consideração, sempre na ponta do lápis, o equilíbrio econômico da operação, pois ninguém trabalha sem ter rentabilidade em seu negócio. Os ônibus com tração alternativa custam mais caro em relação aos modelos convencionais, pois a demanda, pelo menos em termos de mercado brasileiro, é baixíssima e não há programas e políticas públicas que incentivem seu uso em larga escala. Se bem que não há, neste momento, qualquer fomento que visa melhorar as condições dos ônibus urbanos em nosso país.

Nem tudo está perdido. Mobilizações lá fora podem dar um certo ânimo para que o Brasil acerte seus ponteiros com o compromisso ambiental firmado na COP 21, Conferência de Paris, realizada em 2015. Já deveríamos ter adotado certos procedimentos para contribuir com a redução das emissões de gases tóxicos nas maiores cidades, como o transporte público eficiente e o uso de tecnologias limpas nas trações veiculares. Infelizmente, ainda estamos devendo.

Não percamos as esperanças. Recentemente, quatro grandes fabricantes mundiais de veículos e propulsores anunciaram um acordo para tornar mais fácil a aquisição de ônibus equipados com tecnologia de baixo carbono para combater as mudanças climáticas. BYD, Cummins, Scania e Volvo são os nomes que se comprometeram em fomentar um transporte urbano livre das emissões poluentes em 20 megacidades, já a partir do ano que vem.

Com o programa Livre da Fuligem (*Soot Free*), a iniciativa é liderada pelo C40, Coalizão do Clima e Ar Limpo (CCAC), Conselho Internacional de Transporte Limpo (ICCT) e o Centro Mario Molina, Chile. A meta é estabelecer condições propícias para que as frotas de ônibus urbanos equipados com trações alternativas ou mesmo com motores a diesel, atendendo a norma Euro VI, estejam presentes em larga escala pelos principais sistemas de transporte coletivo do mundo. Hoje, menos de 20% dos ônibus vendidos são equipados com algum tipo de recurso que diminua a emissão de fuligem.

Uma das maiores fabricantes mundiais de ônibus, a Scania, informou que está comprometida em disponibilizar sua tecnologia limpa para as cidades envolvidas desse projeto. "Para vencer os desafios de se instituir uma melhor qualidade do ar e reduzir os efeitos negativos das mudanças climáticas, estamos orgulhosos em oferecer soluções limpas para ônibus, com custos operacionais menores que o atual modelo a diesel", disse Karin Rådström, responsável por vendas de ônibus da montadora.

Ainda, de acordo com a montadora sueca, é preciso mais do que o compromisso em oferecer veículos com tecnologia embarcada e a transição para novas matrizes energéticas requer o empenho dos diversos protagonistas da parceria global. Os governos locais necessitam estabelecer políticas públicas para que essa modalidade de ônibus tenha maior presença nas frotas. Outrossim, a qualidade e a oferta de combustíveis limpos (diesel com menos de 100 PPM de enxofre, biodiesel, gás natural/biogás e etanol) devem ser garantidas para o sucesso do projeto.

São Paulo está na rota dessa iniciativa, restando saber que caminho irá tomar. Questionada sobre sua participação no projeto Livre da Fuligem, a Scania do Brasil comentou que, para atender aos requisitos da mobilidade urbana limpa, irá promover suas tecnologias já conhecidas por nós, que são a propulsão a gás natural/biogás/biometano, etanol e biodiesel, sempre procurando atender as políticas locais em oferecer alternativas viáveis, econômicas e ambientais. Silvío Munhoz, diretor de vendas de ônibus urbanos da Scania Brasil, informou que a tecnologia do gás, por meio de um motor que utiliza também o biometano como combustível e que atende com folga a norma Euro VI, é a que terá maior atenção quando a iniciativa do ônibus limpo chegar por aqui. "A solução técnica e com viabilidade econômica já temos. Resta a definição da disponibilidade do combustível, que é primordial. Há vários acordos sendo tratados para a sua produção, seja por transformação da vinhaça ou vindo de estações de tratamento de esgoto, lodo sanitário", completou o executivo.

A capital chilena Santiago, onde os danos causados pela poluição atmosférica vinda dos ônibus urbanos é um problema de muitos anos, anunciou que é a primeira cidade a fazer parte dessa iniciativa, buscando colaborar e investir na operação de novos ônibus com tecnologias limpas de tração para que os veículos poluidores saiam o mais rapidamente de suas ruas.

A proposta mundial para os ônibus com tração limpa é muito bem-vinda. Entretanto, não resolverá sozinho os problemas da mobilidade urbana e das consequências negativas causadas por um trânsito insano. Será preciso bem mais que isso para alcançarmos cidades mais humanas. Incentivar o transporte público de qualidade, integrar os modais, priorizar o modal ônibus no fluxo viário, proporcionar condições adequadas de deslocamentos para os meios não motorizados e a redução das longas jornadas das pessoas para trabalhar, estudar ou mesmo se divertir, é uma saída para os habitantes das grandes áreas urbanas.

Os governantes brasileiros parecem não se importar com a situação de caos que remete o amanhã das cidades. Precisamos de verdadeiros gestores com ideias e ações diferenciadas, comprometidos com o desenvolvimento urbano sustentável e com o bem-estar dos cidadãos.



Imagem - Arquivo Scania

Paradiso 1800DD

CONFORTO E SOFISTICAÇÃO



Carroceria padrão São Paulo

O órgão gestor do transporte público feito pelo ônibus na capital paulista, SP-Trans, deu o OK para o modelo de carroceria Torino, desenvolvido pela Marcopolo, para que possa ser operado com uma versão mais curta em um setor dominado pela concorrência.

De acordo com a encarregadora gaúcha, essa nova versão possui 9.600 mm de comprimento total, proporcionando melhor equilíbrio operacional com relação à quantidade de passageiros transportados (53), sendo é um veículo ágil para aplicações em centros urbanos e em terrenos acidentados. A carroceria traz vidros colados, dispositivo para evitar a abertura da ventarola, tomadas para o carregamento de equipamentos eletrônicos em todas as poltronas, iluminação interna e externa em LED e um novo sistema de ar-condicionado, desenvolvido especialmente, que consiste em dutos de ar que propiciam equilíbrio térmico em todo o seu interior, inclusive para o motorista.

Leandro Sodré, consultor de operações comerciais da Marcopolo, disse que o processo de homologação é bastante longo, com muitos detalhes e o padrão SP-Trans representa um dos mais rígidos e importantes do Brasil. "A cidade de São Paulo tem a maior frota do País, com cerca de 15 mil unidades, e esta homologação abre muitas oportunidades de negócio. Além do Torino, temos também o modelo de micro-ônibus Senior homologado", afirmou.



Imagem - Douglas de Souza Melo



IFÓRUM DOBIOGÁS

17 e 18 outubro

#FORUMBIOGÁS

De patinho feio a vilão *

O ônibus nunca foi tratado com o devido respeito e quase sempre foi considerado o patinho feio do sistema de transporte urbano. Há quem, inclusive, proclame que o ônibus é um mal necessário à própria vida das cidades; afinal, ele congestionaria o trânsito, provoca acidentes, faz muito barulho, polui o ar e, ainda, presta um serviço que deixa bastante a desejar.

No caso de São Paulo, em especial, a desfeição crítica, os políticos ignoram, as autoridades negligenciam, alguns formadores de opinião detonam e muito poucos usuários reclamam. Entretanto, poucos sabem que, para suprir a insuficiência de sistemas de transporte de grande capacidade, como trens e metros, todos os dias, uma frota de quase 14 mil ônibus urbanos circula pela cidade, rodando aproximadamente 3,5 milhões de quilômetros, transportando cerca de 6 milhões de pessoas, que realizam 10 milhões de viagens. O sistema de transporte por ônibus em São Paulo opera mais de 1,3 mil linhas, emprega cerca de 80 mil trabalhadores e gera mais de 300 mil empregos indiretos.

Essa frota circula em mais de 403 mil quilômetros de ruas e avenidas, mas em apenas 500 quilômetros de faixas exclusivas e 250 quilômetros de corredores de ônibus há alguma prioridade para o transporte coletivo. No resto do território os ônibus disputam espaço com os carros, motos, caminhonetes e caminhões.

Apesar de tudo isso, o sistema de transporte por ônibus de São Paulo registra uma reclamação a cada 77 mil usuários transportados; um acidente a cada 550 mil quilômetros percorridos; um atropelamento, com vítima fatal, a cada 10 milhões de quilômetros rodados e uma tentativa de assédio sexual reportada a cada 90 milhões de passageiros transportados.

É certo que as reclamações, os acidentes e qualquer tipo de assédio devem ser eliminados ou reduzidos a um número mínimo. Por outro lado, é impossível oferecer serviço de qualidade quando os ônibus não têm faixa de domínio própria e circulam por ruas esburacadas, os semáforos não conferem nenhuma prioridade aos coletivos, os passageiros andam e esperam pelos ônibus em calçadas mal cuidadas e praticamente não recebem informações sobre as condições operacionais das linhas.

Mais recentemente, outras responsabilidades começaram a ser atribuídas aos ônibus.

A frota em operação contribui com menos de 8% do material particulado e do gás carbônico lançados, diariamente, na atmosfera. Todavia, nos debates sobre uma nova lei de controle das alterações climáticas, com um eficiente sistema de trocas de palavras para considerar o ônibus como o suposto responsável pelas mortes que a poluição provoca na população paulistana.

Na *Semana da Mobilidade*, realizada no mês de setembro passado, autoridades citaram estatísticas e usaram o aumento dos atropelamentos por ônibus para justificar o acréscimo do número de multas aplicadas às empresas operadoras. Se de um lado, esse tipo de acidente não se resolve com aplicação de multas, de outro, nenhuma menção foi feita ao lançamento de campanhas educativas que pudessem alcançar o pedestre, o usuário e até o próprio motorista dos ônibus.

Melhor, então, deixar os ônibus estacionados em locais bem visíveis, pois ônibus parado não congestionaria as ruas e avenidas, não provoca acidentes, não causa atropelamentos, não cria ambiente favorável ao assédio moral e sexual, não faz barulho e não polui o ar da cidade.

E, também não transporta as pessoas; mas, afinal, quem se preocupa com isso?

Hipotecando o devido respeito aos ônibus, mesmo com todas as adversidades e dificuldades operacionais, ainda é esse meio de transporte que leva as pessoas, diariamente, para o trabalho, para a escola, para o hospital, para o lazer, para as compras e, ao final do dia, de volta para casa. Existem modelos matemáticos que podem prever, com relativa precisão, o que aconteceria numa cidade como São Paulo se não houvesse os ônibus. A resposta: a cidade simplesmente deixaria de existir!

* Francisco Christovam - presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo - SPUrbanuss

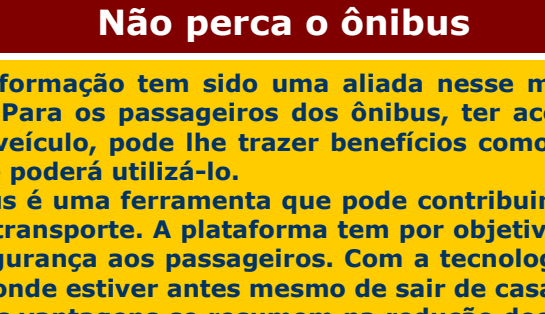


Imagem - Divulgação

Não perca o ônibus

A tecnologia da informação tem sido uma aliada nesse momento de caos na mobilidade urbana. Para os passageiros dos ônibus, ter acesso em tempo real por onde anda seu veículo, pode lhe trazer benefícios como segurança e o momento exato em que poderá utilizá-lo.

O aplicativo Livebus é uma ferramenta que pode contribuir com a acessibilidade nos sistemas de transporte. A plataforma tem por objetivo levar mais praticidade, conforto e segurança aos passageiros. Com a tecnologia é possível acompanhar o ônibus de onde estiver antes mesmo de sair de casa ou do trabalho.

Para o operador, as vantagens se resumem na redução dos riscos de acidentes com o monitoramento *real-time* da frota; a comunicação rápida com todos os passageiros; diminuição das insatisfações do tipo: "meu ônibus passou adiantado", "o motorista corre demais/não parou no meu ponto"; e economia com atendimentos desnecessários, causados por dificuldades no acesso à informação.

De acordo com a empresa Livebus, sua tecnologia usa um *smartphone* com o aplicativo de rastreamento instalado em cada ônibus, enviando as localizações para a nuvem. Em nota, os criadores da tecnologia citam que ela é pelo menos 10 vezes mais rápida que os rastreadores convencionais, enviando localizações a cada 3 segundos, utilizando a internet do veículo ou um chip 3G ou superior.

Tanto o transporte urbano, como o serviço fretado, podem utilizar o recurso eletrônico. A Livebus informa que, atualmente 1.000 pessoas utilizam seu aplicativo diariamente em São Paulo, sendo que fazem o transporte fretado entre a Baixada Santista e a capital, 50 ônibus.

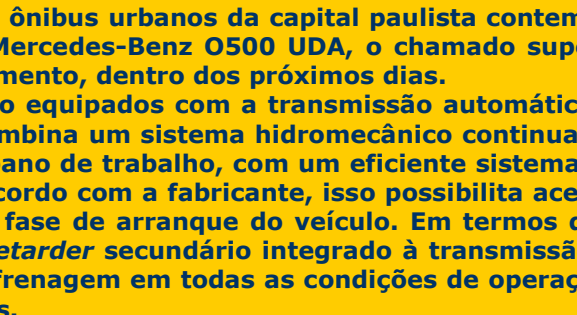


Imagem - Divulgação

Voith em novos superarticulados de São Paulo

A renovação dos ônibus urbanos da capital paulista contemplará mais 150 unidades do chassi Mercedes-Benz O500 UDA, o chamado superarticulado com 23 metros de comprimento, dentro dos próximos dias.

Os veículos serão equipados com a transmissão automática DIWA.5, da Voith, tecnologia que combina um sistema hidromecânico continuamente variável, ideal para o ciclo urbano de trabalho, com um eficiente sistema mecânico de trocas de marchas. De acordo com a fabricante, isso possibilita acelerações muito mais suaves durante a fase de arranque do veículo. Em termos de segurança, a empresa destaca o *retarder* secundário integrado à transmissão, recurso que é capaz de realizar a frenagem em todas as condições de operação, inclusive em velocidades elevadas.

A transmissão ainda conta com o sistema *Sensotop*, pelo qual a programação da transmissão é ajustada de forma automática, ou seja, as condições de carga e topografia são permanentemente monitoradas e a transmissão se adapta às diferentes situações operacionais, gerando excepcional economia de combustível.

A Voith já forneceu mais de 800 transmissões automáticas DIWA aplicadas neste tipo de veículo nos consórcios que operam em várias regiões da cidade.

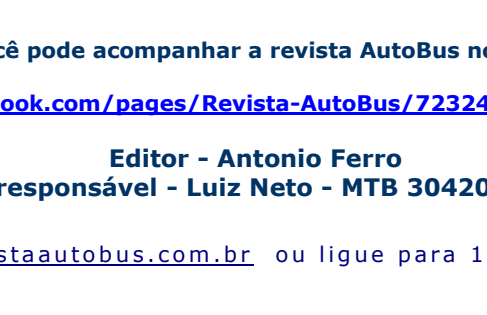


Imagem - Divulgação

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