

Ônibus

Frota&Cia

ANO XXI | ED. 198 | SETEMBRO DE 2022

LAT.BUS 2022/TRANSPUBLICO | 35º SEMINÁRIO NACIONAL NTU



REENCONTRO OPORTUNO

Operadores e fornecedores do mercado de ônibus retomam os encontros presenciais, com o objetivo de conhecer as novidades e discutir saídas para a recuperação do setor



Uma cobertura especial

Quase às vésperas de completar sua 200ª edição, o Caderno ÔNIBUS de Frota&Cia brinda seus milhares de leitores com uma publicação especial, toda ela dedicada à Lat.Bus 2022/Transpúblico, bem como ao 35º Seminário Nacional NTU. Realizados pela última vez em 2018, os dois mais importantes eventos dedicados ao transporte coletivo por ônibus do país voltaram a acontecer de forma presencial, em razão do recrudescimento da pandemia do coronavírus. O palco desse espetáculo foi o Expo Imigrantes em São Paulo, no período de 9 a 11 de agosto de 2022.

Longe de ser mais um evento da série, a feira e o seminário desse ano coincidem com um momento muito particular vivenciado pelo setor: Do lado dos fabricantes de ônibus, a Lat.Bus 2022 serviu de palco para antecipar as novidades com a nova motorização Euro VI, que passa a vigorar a partir de 1º de janeiro e impõe ainda mais restrições aos limites de emissões. O mesmo ocorreu para a apresentação ao público dos novos ônibus com propulsão 100% elétrica ou movidos a combustíveis alternativos ao diesel como o gás, que muito em breve deverão fazer parte da paisagem urbana brasileira, a exemplo do que vem ocorrendo na Europa.

Os operadores de ônibus, por sua vez, aproveitaram o momento para a promoção de um amplo debate sobre o futuro da atividade. Depois da tempestade que se abateu sobre o setor em consequência do distanciamento social promovido pela pandemia, que fez cair drasticamente o volume de passageiros transportados nos ônibus. O resultado dessa tragédia foi o brutal endividamento do setor e a quebra de inúmeras empresas em todo o país.

Por isso, registrar esse momento na forma dessa edição especial serve não apenas como registro histórico dessas duas realidades como, também, possibilita abrir novos horizontes para toda cadeia produtiva do transporte por ônibus, na busca de soluções para seu pleno desenvolvimento. Esse é o nosso papel e uma missão que vimos realizando desde a edição 2001 da Lat.Bus, data de início do Caderno ÔNIBUS, de Frota&Cia.

José Augusto Ferraz | Diretor de Redação



SUMÁRIO - CADERNO ÔNIBUS ANO XXII EDIÇÃO 198 - SETEMBRO/2022

ESPECIAL LATBUS2022/TRANSPÚBLICO - SEMINÁRIO NTU

6 - PONTO A PONTO	24 - MARCOPOLO
10 - LATBUS 2022 - CAPA	26 - CAIO
12 - MERCEDES-BENZ	28 - BUSSCAR
14 - VOLKSWAGEN CAMINHÕES E ÔNIBUS	29 - MASCARELLO
16 - SCANIA	30 - COMIL
18 - VOLVO	32 - VARIEDADES
20 - IVECO	35 - SEMINÁRIO NTU I
22 - ELEBRA	38 - SEMINÁRIO NTU II
23 - BYD	41 - SEMINÁRIO NTU III

Ônibus

Frota&Cia

DIRETORIA - Diretores
José Augusto Ferraz
Solange Sebrian

REDAÇÃO
Diretor de Redação e
Jornalista Responsável
José Augusto Ferraz (MTB 12.035)
joseferraz@frotacia.com.br

FROTA&Cia On Line
Victor Fagarassi
victor.fagarassi@frotacia.com.br
Priscila Ferreira
priscila.ferreira@frotacia.com.br

ARTE - Editor
Sandro Mantovani (MTB 29.530/SP)
smantova@uol.com.br

COMERCIAL - Diretora
Solange Sebrian
solange@frotacia.com.br

CIRCULAÇÃO
Assistente
Vanuza Amorim
vanuza.amorim@frotacia.com.br

ADMINISTRAÇÃO
Gerente
Edna Amorim
edna@frotacia.com.br

Distribuição
Enviada para mais de 15 mil leitores
por e-mail marketing, além da
divulgação no portal e nas redes sociais

Assinaturas e Alterações
de Dados Cadastrais
Serviço de Atendimento ao Assinante
Fone/Fax: (0**11) 2592-7000

E-mail: circulacao@frotacia.com.br
ASSINATURA: R\$ 150,00 (12 edições)
Preço do Exemplar Avulso: R\$ 15,00

REDAÇÃO, PUBLICIDADE,
CIRCULAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua Tagipurú, 234 - conj. 85
Barra Funda - 01156-900
São Paulo - Brasil
Fone: +55 11 2592-7000
Home page: www.frotacia.com.br

FROTA&Cia é uma publicação da SF Comunicação e Eventos Eireli, de circulação nacional e periodicidade mensal, enviada a proprietários e executivos em cargos de direção, de empresas vinculadas ao transporte rodoviário de cargas e passageiros. Sua distribuição também abrange administradores de frotas de veículos comerciais, embarcadores de cargas ligados à indústria e ao comércio, além de executivos de empresas fornecedoras de produtos e serviços para a indústria do transporte. Direitos autorais reservados. É proibida a reprodução total ou parcial de textos e ilustrações integrantes tanto da versão impressa quanto virtual, sem a prévia autorização dos Editores. Matérias editoriais pagas não são aceitas e textos editoriais não tem qualquer vinculação com material publicitário. Conceitos expressos em artigos assinados e opiniões de entrevistados não são necessariamente os mesmos de FROTA&Cia.

Circulação - Setembro de 2022

Dispensada de emissão de documentos
fiscais conforme Regime Especial
Processo SF-04-908092/2002

MARCOPOLO ATTIVI

100% elétrico e totalmente
pronto para o futuro.



Com **propulsão 100% elétrica**, com **zero emissão de gases nocivos**, o Attivi é uma solução mais econômica, com menor custo de manutenção e excelente desempenho que reforça o investimento da Marcopolo em modais cada vez mais sustentáveis.

Prepare-se para o futuro com o Marcopolo Attivi.





O 35º Seminário Nacional NTU e a Lat.Bus 2022 evidenciarão os graves problemas que cercam o transporte de passageiros por ônibus em nosso país. E também, as oportunidades e perspectivas que se abrem diante da retomada da atividade, em consequência da suspensão das medidas de isolamento social impostas pela pandemia. Confira agora, nas páginas do Ponto a Ponto dessa edição especial, alguns desses temas que foram destaques no encontro.



PIOR DA HISTÓRIA

A pandemia da Covid-19 provocou a pior crise já vivida pelo transporte por ônibus no país em toda a sua história, asseguraram os palestrantes do painel “O novo caminho do transporte coletivo urbano”. Na opinião geral, o distanciamento social levou à queda drástica da demanda e o desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Cujas consequências foram um endividamento nunca visto do setor, o aumento da inadimplência e o fechamento de inúmeras empresas.

NOVO OLHAR

A recuperação do transporte por ônibus, segundo analistas, envolve uma nova compreensão da importância da atividade como serviço público. E também a aprovação de um novo marco regulatório, que possibilite reorganizar e regulamentar a relação do poder público com os operadores privados. Além de criar novas fontes de financiamento para investimento e custeio da operação, que colaborem para a melhoria da qualidade dos serviços.



DUAS TARIFAS

Um outro painel, relativo ao financiamento da operação, apontou a necessidade de separar a tarifa técnica da tarifa pública. Enquanto a primeira remunera a prestação dos serviços, a segunda trata do valor pago pelo passageiro, para utilizar o transporte. Sempre que o valor da tarifa pública for menor que a tarifa técnica, o poder concedente tem a obrigação de cobrir a diferença, seja através de recursos do orçamento público ou de fontes alternativas.



DUAS PREMISAS

Especialistas apontaram que o futuro da mobilidade urbana e a oferta de um serviço de qualidade dependem de duas premissas básicas. A necessidade da inovação por parte dos operadores, para induzir a demanda, fidelizar clientes e mudar a imagem do setor junto à sociedade. E a gestão baseada na ciência dos dados, para assegurar uma administração mais moderna e a melhoria contínua dos serviços.

Estrelas espalhadas pelo mundo
em direção ao futuro.



Imagens meramente ilustrativas.
Respeite as leis de trânsito.





TRAVA NA PRODUÇÃO

O aumento da demanda por veículos novos revelou os gargalos que afligem o mercado de ônibus nos dias atuais. Por falta de componentes e os gargalos na produção, muitos fabricantes de chassis se viram impedidos de atender aos pedidos. “Tenho bilhetes no bolso de clientes desesperados para a compra do veículo, mas não tenho a menor condição de atender no curto prazo”, lamentava um executivo de vendas de uma importante montadora.



TRAVA NO CRÉDITO

Já do lado dos encarregadores a reclamação era outra. “De nada adianta ter uma fila de interessados no produto, se os bancos não aprovam o crédito por causa difícil situação financeira de muitos clientes, em função da crise que atingiu o setor”, confessou desolado outro profissional que preferiu não revelar o nome.

REVOLUÇÃO TECNOLÓGICA

O avanço da tecnologia deve provocar uma revolução nas viagens em um futuro muito próximo. O tema foi alvo de muitos debates no evento. Diante do uso cada vez mais intensivo da tecnologia embarcada nos ônibus, a chegada das redes 5G, a internet das coisas, das pessoas e do espaço, em benefício de operadores e passageiros.



PREFERÊNCIA NACIONAL

Relatório divulgado pela NTU mostrou que o ônibus é o principal meio de locomoção das pessoas que utilizam transporte público no país. Nada menos de 85,7% dos usuários usam esse modal, ante 14,3% que preferem o metrô, vans e fretados. Os carros, por sua vez, são utilizados por 26% da população, as motos por 4% e 3% adotam as bicicletas. O estudo também mostrou que 39% da população não utiliza qualquer dessas opções, pois circula a pé.

SEU MUNDO DA



MOBI LIDADE

SEMPRE
NA FRENTE



Para o mundo de quem leva pessoas a todos os seus destinos, a Volare oferece a mais completa linha de micro-ônibus do mercado, com soluções de qualidade, segurança e sob medida para o seu negócio.

Chegue ainda mais longe com a gente. Escolha a **marca líder na venda de micro-ônibus no Brasil** e esteja sempre na frente no mundo da mobilidade.



Volare 

FEITO PARA O
SEU MUNDO



Aponte a câmera do seu celular para o QR Code e conheça nossos veículos.

WWW.VOLARE.COM.BR

   /ONIBUSVOLARE



MARCA LÍDER
EM VENDAS DE
MICRO-ÔNIBUS
NO BRASIL



**Feira
Latinoamericana
do Transporte:
9.500 visitantes
presenciais**

Palco de novidades e discussões

Com a presença de quase 10 mil visitantes, a Lat.Bus 2022 e o Seminário Nacional NTU voltam a acontecer de forma presencial, no momento que transporte por ônibus mostra recuperação

Quatro anos depois da realização da Lat. Bus/Transpúblico 2018, em conjunto com a 34ª edição do Seminário Nacional NTU, os dois mais importantes eventos do mercado de ônibus no Brasil voltaram a acontecer em 2022, desta vez de forma presencial. Promovidos pela MF Eventos nos dias 9 a 11 de agosto no Expo Imigrantes, em São Paulo, a Feira Latinoamericana do Transporte e o 35º Seminário Nacional NTU atraíram público estimado de 9.500 visitantes presenciais, além de mais de 5.000 participações on-line.

Com a presença de cerca de 100 expositores de produtos e serviços para o transporte rodoviário de passageiros, a Lat.Bus 2022 serviu de palco para os fabricantes de veículos mostrarem suas novidades. Em especial, os novos ônibus que passarão a ser produzidos a partir de 1º de janeiro próximo, data em que entra em vigor a norma Proconve P-8, equivalente ao Euro

VI, estabelecendo padrões ainda mais rígidos de emissões de poluentes e de ruídos.

O cenário também foi oportuno para apresentar as novas estrelas desse mercado, representadas pelos ônibus com tração elétrica que, pouco a pouco, começam a ganhar espaço nas cidades brasileiras, por conta das preocupações ambientais que cercam os dias atuais. A novidade também envolveu os fabricantes de carrocerias, confiantes nas amplas oportunidades que se abrem com esse mercado. Na grande maioria dos grandes stands, as versões elétricas dividiam o espaço com os ônibus Euro VI, prenunciando a nova era de mobilidade que está por vir.

NOVIDADES EM PAUTA

Da mesma forma, a feira serviu para dezenas de fornecedores de peças, componentes e serviços demonstrarem para os visitantes as virtudes de seu portfólio e as novidades em cada



campo, no esforço conjunto de colaborar para o desenvolvimento do setor de transporte rodoviário de passageiros, seja urbano ou rodoviário.

O momento para isso não poderia ser oportuno, tendo em vista a recuperação que já se observa no movimento de passageiros transportados em todos os modais da atividade no ano em curso, fruto do avanço no combate à pandemia e o fim das restrições ao isolamento social. Contribui ainda para o bom momento do setor o aumento da procura por chassis e carrocerias por parte dos operadores de ônibus, em que pesem as limitações da indústria automotiva em atender a contento a demanda, por conta da falta de componentes, em especial os semicondutores.

Alguns números ilustram o bom momento do setor. As projeções da Anfavea, que reúne os fabricantes de veículos, apontam que a produção de chassis deve saltar de 19 mil para 23 mil unidades no biênio 2021/2022, evidenciando uma expansão de 212, segundo Gustavo Bonini, vice-presidente da entidade. A Fabus, por sua, que representa os encarroçadores, ressalta que o mercado interno registrou um avanço de 28% de janeiro a julho, em comparação a igual período do ano passado. “Depois de ter acusado uma queda de mais de 50% no período da pandemia, o crescimento da produção de ônibus está sendo retomado e as expectativas são bastante positivas”, estima Ruben Bisi, presidente da Fabus.


EM BUSCA DE SAÍDAS

Não sem motivo, a recuperação e o futuro da atividade permearam boa parte das discussões do 35º Seminário Nacional NTU. Tendo em vista, sobretudo, a profunda crise que se abateu sobre o transporte urbano em especial no período pandêmico, que ainda hoje causa perdas da ordem de um bilhão de reais mensais em nível nacional, segundo a entidade. Sem contar, a centena de sistemas de



transporte impactada pela interrupção parcial ou total de suas operações, que provocou o fechamento de empresas e o endividamento geral.

Para o presidente executivo da NTU, Francisco Christóvam, o aprendizado trazido pelo enfrentamento da pandemia será importante para as decisões no futuro. “A pandemia mudou muito o rumo da economia, a forma como resolvemos os problemas do dia a dia, e também a maneira como as pessoas se deslocam na cidade”, comentou o dirigente, ao defender a importância do debate que marcou o Seminário.

As palestras foram divididas em nove painéis que trataram de temas variados. Entre eles o financiamento do transporte coletivo, o futuro da mobilidade humana, o novo marco legal do transporte, a evolução dos sistemas inteligentes de transporte e a descarbonização do transporte público, entre outros temas. Confirmam agora e nas páginas seguintes, a cobertura completa da Lat.Bus 2022 e do Seminário Nacional NTU. 

**Seminário
Nacional NTU e
ônibus elétrico
Attivi, da
Marcopolo**



Motivos para festejar

Enquanto planeja o restante do portfólio, montadora aproveita a feira para mostrar dois chassis Euro VI. E comemorar o aumento de pedidos em carteira e os ganhos de share

A Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) preferiu manter segredo e revelar apenas dois novos chassis ajustados à norma Proconve P-8 (equivalente ao Euro VI) no estande da empresa na LatBus 2022 (Feira Latinoamericana de Transporte), encerrada no mês de agosto em São Paulo. São os novos Volksbus 11.180 para aplicação como micro-ônibus e o 17.230 S com motor dianteiro, ambos com suspensão a ar, que passam a fazer parte do portfólio da marca para fornecimento a partir de janeiro de 2023. Segundo a VWCO, as novidades contemplam quatro pilares da marca: respeito ao meio ambiente, conforto, rentabilidade e segurança.

“Para a VWCO é motivo de muito orgulho saber que estamos avançando cada vez mais quando o assunto é a família Volksbus”, comenta Roberto Cortes, presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus. “Isso é resultado de uma proximidade cada vez maior com os nossos clientes, que são a nossa principal força. Mas as novidades não param por aí, e em breve anunciaremos ainda mais,



**Chassi
17.230S Euro
VI com motor
dianteiro e
suspensão a ar**

pois nosso objetivo é inovar continuamente, oferecendo veículos robustos e modernos”, completa.

PEDIDOS EM CARTEIRA

Enquanto isso não ocorre, a montadora instalada em Resende (RJ) comemora o aumento do marketshare (ver quadro) e os 3.000 pedidos de chassis já vendidos, para serem entregues até o primeiro trimestre de 2023, incluindo 2.300 unidades para o Caminho da Escola, cuja licitação foi ganha pela empresa. Nos últimos quinze anos, a VWCO já entregou mais de 27 mil ônibus para esse programa federal e fabricou mais de 180 mil Volksbus desde a fundação da empresa 30 anos atrás.

Em seu estande na LatBus 2022, a Volkswagen também revelou as novidades na área de serviços, com soluções digitais que facilitam a operação do cliente e expande seu portfólio de peças e acessórios para toda a família Volksbus. “O objetivo é sempre oferecer o melhor custo operacional, seja aumentando a disponibilidade para operação ou reduzindo o impacto financeiro em no custo total da operação do cliente (TCO)”, justifica Ricardo Alouche, vice-presidente de Vendas, Marketing e Pós-Venda da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Aumento do share

Outro feito da marca foi o aumento de sua participação de mercado registrada em julho da ordem de 33%, bem acima dos 26% contabilizados no final de 2021. “Foi o melhor mês de julho da história da empresa”, lembra Ricardo Alouche, igualmente satisfeito com aumento de 100% no volume das exportações no ano em curso, comparado a igual período de 2021.

O NOVO CHEGOU!



MKT/CAIO 2017

Respeite as leis de trafego.



SIGAM NOSSAS
REDES SOCIAIS





Transformação tecnológica

Mercedes-Benz apresenta seus modelos de chassis Euro VI e o eO500U, primeiro ônibus 100% elétrico da marca, recheados de novas tecnologias

A realização da LatBus 2022 serviu para a Mercedes-Benz apresentar ao público inúmeras novidades em seu estande. Com destaque para a nova motorização Proconve P-8 (Euro VI) que será adotada a partir de 1º de janeiro próximo e, também, seu primeiro ônibus 100% elétrico lançado em agosto do ano passado. Outro destaque da marca foi o novo sistema de telemetria e conectividade para gestão de frota batizado de FleetBus, além de novas tecnologias de segurança para ônibus rodoviários.

“Essa nova edição de LatBus marca a transformação tecnológica de 100% da linha de ônibus da Mercedes-Benz, tanto para o padrão Euro VI que reduz em até 80% os gases de NOx quanto para a eletromobilidade”, assegura Walter Barbosa, diretor de Vendas e Marketing Ônibus da empresa.

ÔNIBUS EURO VI

Além de contribuírem para uma drástica redução da emissão de poluentes na atmosfera

ra e a descarbonização no transporte, os novos chassis de ônibus P-8 da Mercedes-Benz contam com a tecnologia BlueTec 6, exclusiva da empresa. A novidade utiliza três módulos DOC (catalisador de oxidação), DPF (filtro de partículas) e SCR (redução catalítica seletiva) que auxiliam no sistema de pós-tratamento de gases e atendem ao padrão Euro VI.

Em seu estande na feira, a montadora apresentou o modelo LO 916 para microônibus, as versões OF 1721 e OF 1726 L e os novos O 500 M 1928, O 500 UA 2938 (articulado) e O 500 RSD 2445 para aplicações rodoviárias. Todos foram desenvolvidos para a realidade brasileira e testados amplamente em bancadas e, ainda, no Campo de Provas da empresa, em Itacemópolis (SP).

Em adição à tecnologia BlueTec 6, os novos chassis são equipados com um novo On Board Diagnostics (OBD), que detecta falhas e alerta o motorista, armazena códigos de falhas e restringe o desempenho do motor. As versões ro-

Estande da Mercedes-Benz na LatBus 2022: transformação de 100% da linha





doviárias, por sua vez, agregam 10 novos recursos tecnológicos, incluindo o ABA 5, quinta geração do sistema de frenagem de emergência, o assistente de ponto cego e o controle inteligente do farol alto, entre outros.

A linha 2023 de chassis Mercedes-Benz incorpora ainda outras melhorias de série ou opcionais. Como as novas transmissões manual, automatizada e automática; novo painel de instrumentos; sistema de desligamento automático do motor, volante multifuncional e o ECO Drive, que ajuda o motorista a dirigir de forma mais econômica, assistente de ponto cego, entre outras. Por fim, vale lembrar que os motores Euro VI estão aptos para uso do Biodiesel até 15%, com Diesel S10, como para outros biocombustíveis alternativos, como o HVO com 100%, segundo o fabricante.



da linha O500 da Mercedes-Benz, o e500U conta com piso baixo e pode receber carrocerias de até 13,2m de comprimento.

Chassi O500UA 2938 articulado e OF 1721 Euro VI e o Eo500u, primeiro elétrico da marca

Roberto Leoncini, vice-presidente de Vendas e Marketing Caminhões e Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil

comenta que modelo já tem 100 encomendas programadas para entrega entre o final de 2022 e início de 2023. “Esse é um lançamento muito especial para todos nós. É bom saber que nosso time brasileiro faz parte do plano da Daimler Buses de oferecer veículos neutros em CO2 movidos a baterias e hidrogênio em todos os segmentos até 2030”.

ÔNIBUS ELÉTRICO

Já o chassi e500U, primeiro da marca com tração elétrica fabricado no Brasil, oferece a maior capacidade de armazenamento do mercado, até 588 kW/h, graças aos dois pacotes de bateria na traseira e até quatro no teto do ônibus, que podem proporcionar uma autonomia em torno de 250 Km. O veículo também conta com o maior PBT (Peso Bruto Total) da ordem de 21.200 Kg e capacidade para levar até 83 passageiros na configuração padron, destaca o fabricante. Outra novidade é o ar-condicionado integrado ao sistema de gestão de energia, que garante o máximo de eficiência. Baseado na consagra-

Novo FleetBus

Em outra frente, a Mercedes-Benz também mostrou na LatBus o novo serviço FleetBus, um sistema de telemetria e conectividade para auxiliar na gestão da frota das empresas de ônibus. Entre as principais funcionalidades do FleetBus vale destacar o diagnóstico de falhas, eventos geolocalizados e sistema de diagnóstico em tempo real com análise do comportamento do veículo e do modo de condução. A precisão das avaliações gera mais confiança e resultados concretos para os clientes, explica Walter Barbosa. “Além de assegurar maior disponibilidade da frota, o uso do FleetBus assegura economia no consumo energético, seja o diesel ou a eletricidade, bem como redução de custos operacionais e do TCO, que é o custo operacional total ao longo da vida útil do ônibus”.



Padrão europeu

Três anos depois de sua apresentação na Europa, a Nova Geração Scania de ônibus chega ao Brasil recheada de novas tecnologias e serviços

De uma só vez, a Scania apresentou na LatBus 2022 sua nova geração de ônibus da Série K, todos equipados com motorização traseira. O lançamento atende plenamente à nova legislação de emissões Proconve P-8, equivalente à norma europeia Euro VI, que passa a vigorar no Brasil a partir de 1º de janeiro do próximo ano. A Nova Geração de Ônibus Scania fez sua estreia no Europa três anos atrás, seguindo o conceito adotado pela empresa de buscar a transição para um sistema de transporte mais sustentável.

“A Nova Geração Scania de ônibus vai oferecer um custo total de operação imbatível”, garante Silvio Munhoz, novo diretor-geral das Operações Comerciais da empresa no Brasil. “Além de atender às normas de redução de emissões, a linha amplia os padrões de segurança, conforto e economia. E chega com soluções completas de produtos e serviços, aliado à correta especificação do produto,

conectividade, treinamento dos motoristas e manutenção adequada”.

MOTORES E CAIXAS

Destaque para os novos motores Euro VI, agora com sistema de injeção múltipla XPI e caixa automatizada Scania Opticruise nas versões rodoviárias, que proporcionam até 8% de economia de combustível. O mesmo se dá com os modelos urbanos, com caixa automática ZF EcoLife 2, que prometem uma redução de 10% no consumo de combustível, na comparação com as versões anteriores, segundo o fabricante.

Outras novidades são o layshaftbrake, que efetua troca de marchas 45% mais rápidas e a evolução do sistema de segurança ADAS, com novos sensores de alertas de ponto cego e de pedestres. Sem contar as atualizações das caixas de câmbio Scania Opticruise na linha rodoviária e ZF EcoLife 2 nos urbanos. Já o chassi urbano de 15 metros conta com novo eixo tra-

**Scania na
LatBus 2022:
renovação
completa do
portfólio da
Série K**





seiro direcional com sistema eletro-hidráulico. Fora o lançamento do rodoviário 8x2 com 500cv, que oferece a maior potência do mercado, com área do motorista redesenhada e aprimorada.


PORTFÓLIO COMPLETO

O futuro portfólio da marca contempla as versões urbanas K 280 4x2 a diesel, com opção de gás natural e/ou biometano, bem como os modelos K 320 e K 340 IB/UB 6x2*4, de 15 metros piso normal ou baixo. Além dos articulados K 320 e K 340 IB 6x2/2, este último com versão a gás. A linha F de motores dianteiros urbanos e o modelo biarticulado continuam disponíveis, para atender demandas específicas e programadas.

Os modelos rodoviários da Nova Geração Scania de Ônibus, por sua vez, compreendem os modelos para fretamento K 320 4x2 a diesel e K 340 4x2 a gás, junto com o K 370 4x2 a diesel. Acrescente à lista as versões para média e longa distância K 370 e K 410, ambas 6x2. E, também, as opções DD (doubledecker) K 450 8x2 para longas distâncias, junto como o novo K 500 8x2, o ônibus mais potente oferecido no mercado brasileiro.

Ivanovik Marx, engenheiro de Oferta de Soluções da Scania no Brasil conta que o desenvolvimento da Nova Geração foi baseada em três pilares: sustentabilidade, rentabilidade e segurança. “Estamos trazendo para o Brasil a gera-



ção mais recente da Europa e que representa uma evolução para as linhas focadas em ônibus no país”, afirma com convicção. 

**Nova Geração
Scania de
ônibus: padrões
ampliados de
segurança,
conforto e
economia**

Pacote de serviços

A parte de serviços também não foi esquecida na Nova Geração de ônibus Scania, como afirma Alex Barucco, gerente de Portfólio de Serviços e Conectividade da montadora. “O cliente de ônibus passará a usufruir do mais amplo pacote de Serviços da história da Scania, o PMS Premium Flexível Uptime. Os operadores terão acesso a um sistema ainda mais completo de manutenções preventivas e corretivas, com o objetivo de garantir a máxima disponibilidade e performance dos veículos. E, tudo isso, com uma redução impressionante de até 25% nos custos de reparos”, promete o executivo.



Novidades de ponta

Novo chassi B510R para aplicação rodoviária foi destaque da marca na feira, junto com o modelo BZL de fabricação sueca, o primeiro ônibus urbano de concepção 100% elétrica

Recentemente apresentado na Europa, o novo chassi Volvo B510R para aplicação rodoviária foi destaque no estande da montadora na LatBus 2022. O modelo equipado com um motor de 13 litros já ajustado ao padrão Euro VI promete uma redução do consumo de combustível em até 9% e deve chegar ao mercado a partir de janeiro de 2023.

“É o ônibus mais potente, inovador e moderno que a Volvo já criou. Reflete todo o legado de inovação da marca e, mais uma vez, estabelece um novo patamar em veículos rodoviários em nosso continente”, afirma Fabiano Todeschini, presidente da Volvo Buses América Latina.

As melhorias incorporadas ao modelo tornaram o chassi ainda mais conectado, seguro e ambientalmente correto que seus antecessores, garante o fabricante. As inovações incluem o novo

motor de 13 litros com emissões reduzidas e tecnologia Common Rail, junto com a caixa de câmbio I-Shift de 7ª geração; que também equipam o Volvo FH, o caminhão mais vendido do país. O B510R vem ainda com a tecnologia de Aceleração Inteligente Volvo, que entrega torque na medida exata, além de um novo painel de instrumentos totalmente digital, com mais de 90 funções. Outra novidade é a arquitetura eletrônica Multiplex 3, que oferece maior velocidade de dados e mais eficiência na hora do encarroçamento.

A empresa informa que a nova geração de chassis rodoviários Euro 6 começa a ser entregue a partir de 2023. Serão versões 4x2, 6x2 e 8x2, nos modelos B380R, B420R, B460R e B510R, todos equipados com os mais variados sistemas de segurança ativa e passiva.

**Chassi Volvo
BZL Electric:
autonomia de
300 Km**





**Chassi Volvo
B 510R:
entregas a
partir de 2023**

ÔNIBUS ELÉTRICO

Outra novidade da marca exposta na LatBus 2022 foi o Volvo BZL, primeiro chassi 100% elétrico fabricado na Suécia, com unidades já em operação no Reino Unido e Austrália. Segundo Todeschini, o modelo contribui e muito para o transporte público sustentável. E deve iniciar os testes no Brasil nos próximos meses, para fins de homologação e futura venda ao mercado.

A principal inovação do BZL é a possibilidade de fazer recargas rápidas de 6 minutos, nos pontos finais de linha através de um carregador de teto, aliado a uma elevada reciclabilidade (ver quadro). A autonomia do veículo é de 300 km. “O modelo é movido por um ou dois motores elétricos de 200kW cada, instalados na parte traseira, com um torque total de 800Nm para os dois propulsores”, ressalta Gilcarlo Prosdócimo.

O chassi BZL igualmente se destaca por sua elevada reciclabilidade. Mesmo no final da vida útil do veículo 90% dos componentes podem ser reindustrializados ou reintroduzidos em outros ciclos de vida, incluindo as baterias. O BZL oferece múltiplas opções de encarroçamento, desde carrocerias de 9m até 13,2 metros de comprimento. O veículo pode ser dotado de ar-condicionado totalmente elétrico e também calefação elétrica para os passageiros.

VOLVO CONNECT

A montadora aproveitou ainda a realização da LatBus 2022 para mostrar sua plataforma de conectividade Volvo Connect, com novos filtros e funcionalidades. Os transportadores podem op-

tar entre três pacotes oferecidos. O primeiro batizado de “Gestão de Frota” possibilita monitorar milhares de informações como localização do veículo, consumo, quilometragem, diagnose de falhas e controle de rotas, entre outros benefícios. O segundo pacote chamado de Zonas de Segurança” permite controlar a velocidade do veículo em trechos críticos, colaborando para a redução de acidentes. Por último, a empresa oferece o pacote “Perfil do Condutor”, que ajuda a melhorar a performance dos motoristas.

“O Volvo Connect é um ecossistema completo, com todos os parâmetros e dados para tirar o melhor proveito da alta tecnologia do veículo e promover melhorias na operação”, observa Alexandre Sampaio, head de serviços da Volvo Buses na América Latina, que lembra que o sistema pode ser acessado por meio de smartphones, tablets ou computadores.



**Chassi Volvo
B460R nova
geração**





Chassi urbano elétrico E-WAY: foco inicial no mercado latino

Leque de opções

Iveco apresenta suas tecnologias para o transporte de passageiros, que incluem os ônibus a diesel Euro VI, além versões a gás e até 100% elétrica

A Iveco decidiu aproveitar a participação na LatBus 2022 para mostrar as variadas tecnologias que dispõe no Brasil e no mundo, voltados para o transporte rodoviário de passageiros. Elas englobam as novas motorizações diesel na versão Proconve P-8, equivalente à norma europeia Euro VI de emissões, além de veículos impulsionados por gás natural/biometano e elétricos a bateria.

“A partir de 2023 teremos uma linha completa Euro VI, com as novas versões da Daily Minibus 45-160 e 50-180, e dois modelos que já integram grandes frotas, os chassis 10-190 e 17-280, que ganharão novos componentes. Além disso, lançaremos três grandes novidades: o chassi 17-210 G movido a GNV, o E-Way, ônibus urbano 100% elétrico, e a plataforma de gestão de frotas NEXPRO Connect. Essas novidades indicam bem onde pretendemos chegar nesse mercado”, resume Danilo Fetzner, diretor da Iveco Bus para a América Latina.

AMPLIAR O PORTFÓLIO

O executivo afirma que a meta da montadora para os próximos anos é ampliar o portfólio de produtos e serviços com foco na rentabilidade do cliente e na redução das emissões de poluentes, principalmente nos grandes centros urbanos do país. “Na Europa, temos aproximadamente 1/4 do mercado total com um line-up completo que se destaca pelo uso de combustíveis alternativos. Utilizaremos essa expertise na nossa região em benefício do cliente”, completa Marcio Guerichelli, presidente da Iveco para a América Latina.

Durante coletiva de Imprensa realizada no estande da empresa na LatBus, Danilo Fetzner lembrou que os recursos para essa expansão integram o investimento anunciado de R\$ 1 bilhão para uso até 2025. Bem como a sólida participação da marca no mercado europeu, onde ocupa o segundo lugar com 22% de share. “A América Latina é um dos mercados de maior potencial na área de ônibus do mundo, razão pela qual a Iveco



**Iveco Bus
17.210 a
gás com
autonomia
de até 250
Km e a nova
Iveco Daily
Euro VI**



quer aumentar ainda mais a sua presença na região”, afirma o diretor, confiante nos 175 pontos de atendimento previstos até o final desse ano.


DESTAQUES

Entre as novidades da linha Daily Euro VI, destaque para as versões Minibus 45-160 e a nova 50.180, que agora contam com tecnologia de pós-tratamento projetado para 400 mil Km e tanque de Arla-32 de 17litros com autonomia para 4 mil km, além de sensor de pressão dos pneus. Já os modelos 10.190 e 17.280 ganharam maior potência e torque, novas suspensões dianteira e traseira e freio pneumático nos dois eixos.

Destaque também para o modelo 17.210 de 12 metros de comprimento movido a gás natural ou biometano, para aplicações urbanas ou de fretamento. O veículo vem equipado com um conjunto de seis cilindros que garantem autonomia até 250 Km e motor que gera 204 cv de potência e torque de 750Nm,

com sistema de pós tratamento Hi-SCR sem EGR.

“O Brasil já tem um mercado latente para o gás e temos disponibilidade do produto. Optamos por mostrar primeiro a versão com motor dianteiro para não afastar o frotista”, comenta o diretor de Marketing da Iveco Bus. Ele adianta que o modelo custa cerca de 25% a 30% que uma versão a diesel, mas o retorno estimado do investimento é de dois anos”, explica Roberto Pavan, gerente de marketing da Iveco Bus.

Por último, a Iveco mostrou ainda sua versão urbana de ônibus 100% elétrico, batizado de E-Way. Importado da Europa, com chassi e carroçaria, o veículo por enquanto é uma carta de intenção, já que não existe homologação nem prazo para lançamento (ver quadro). Disponível em quatro configurações - 9,5 metros, 10,7m e 12m na versão 4x2 e articulado de 18 metros - o E-Way vem com até oito packs de baterias no teto com autonomia até 300 Km e torque de 2.500Nm, bem superior aos modelos a diesel. 

Planos robustos

Em relação ao ônibus elétrico E-Way, Roberto Pavan adianta que no primeiro momento a empresa irá focar a América Latina, em especial o Chile e a Colômbia que são mercados abertos e onde os elétricos já tem uma certa penetração. “A Iveco tem planos muito robustos para a região. Já demos início ao processo de reconstrução da rede de representantes, para poder ter uma penetração mais forte”, explica o executivo que projeta alcançar a marca de 175 pontos de distribuição latino-americanos.



Confiança no amanhã

Primeira fabricante de ônibus elétrico com tecnologia nacional, a Elebra mostra na feira o E-Trol na versão articulada, um dos cinco lançamentos previstos para esse ano

Ao completar 22 anos de fundação, a Elebra levou para a Lat.Bus 2022 sua mais recente novidade: o E-Trol, um ônibus elétrico na versão articulada. O principal destaque do modelo é a forma de recarga em movimento através da rede elétrica da cidade, combinado com o uso de baterias quando não houver infraestrutura aérea.

Em seu estande na feira, a Elebra apresentou duas versões do modelo. A primeira, de 12,5 metros para 70 passageiros, foi equipada com o chassi Mercedes-Benz O500U piso baixo e carroceria Millennium IV fabricada pela Caio. E a segunda, de 15 metros e capacidade para 101 passageiros vem com plataforma Scnia K310 6x2. A autonomia prevista do veículo é de 250 km, se operado exclusivamente com baterias.

Segundo Milena Romano, CEO da empresa, o modelo irá circular no sistema BRT-ABC, que terá trechos com rede aérea igual aos trólebus. A ver-


**Eletra E-Trol
com recarga
na rede ou
por bateria**

Produção acelerada

A Elebra projeta encerrar o ano de 2023 com uma produção superior a 2,5 mil ônibus. Em sua nova planta industrial localizada em São Bernardo do Campo (SP) a empresa tem capacidade para produzir 1,8 mil unidades/ano ou 150 ônibus elétricos e híbridos por mês, número poderá ser ampliada em função do aumento da demanda. Para tanto, Iêda de Oliveira aposta que o mercado dará uma grande aceleração a partir do segundo semestre do ano que vem.

são de 12,5 metros já está homologada pela SPTrans, enquanto a de 15m está em processo de homologação, devendo estar concluído até outubro.

CINCO MODELOS

Iêda de Oliveira, diretora executiva da Elebra, revela que a empresa irá apresentar até setembro a versão de 10 metros para 54 passageiros e ainda o modelo de 12,8m, ambos com chassi Mercedes-Benz. “Nossa expectativa até novembro é homologar cinco modelos no padrão SPTrans, mas que poderão ser vendidos a qualquer cliente. Seremos a única empresa com essas cinco ofertas disponíveis na América Latina”, garante a executiva. 






Exposição ampliada

Fabricante chinês mostra em seu estande dois chassis do portfólio da marca. Além de versões encarroçadas em estandes de empresas parceiras como a Marcopolo e a Caio

Líder global na fabricação de ônibus movidos a baterias, com mais de 70 mil unidades em operação no mundo, a BYD apresentou na Lat.Bus 2022 o chassi BYD D9W Elétrico. O modelo é o mesmo que equipa o eMillennium, mostrado em destaque no estande da Caio (ver pág. 26). O modelo desenvolvido com base nos padrões da SPTrans, gerenciadora das operações urbanas na capital paulista, tem 13 de comprimento e pode transportar até 80 passageiros.

O novo ônibus pode rodar até 250 km sem recarga, suficiente para um dia de jornada e pode ser carregado à noite em um período de três as quatro horas. Segundo o fabricante, cada ônibus 100% elétrico evita a emissão de 125 toneladas de CO2 na atmosfera por ano, em média, o equivalente ao plantio de 897 árvores e podem diminuir os custos operacionais em até 70%.

tros de comprimento desenvolvido para aplicações urbanas, com capacidade para 170 passageiros. O modelo já opera na cidade de São José dos Campos(SP) e é o mesmo que também equipa Attivi, o primeiro ônibus elétrico da Marcopolo (ver pag. 24).

O segundo modelo da marca exposto na Lat. Bus foi o chassi BYD D9A, também para uso urbano, com 13 metros de comprimento e piso alto. Todos os modelos são construídos com materiais de alta resistência à torção e à flexão e equipados com freios a disco com ABS e sistema regenerativo de energia que proporcionam maior segurança e autonomia ao veículo. A suspensão pneumática integral oferece conforto aos passageiros e motoristas. E os veículos ainda contam com coluna regulável de direção, que melhora a ergonomia e o conforto ao dirigir. 

Estande da BYD: versões elétricas para uso urbano, de 13 a 22m de comprimento

QUALIDADE DE VIDA

“A BYD é pioneira no Brasil na entrega de ônibus elétricos, com grande expertise na eletromobilidade, garantindo ônibus elétricos seguros, sustentáveis e confortáveis. Os benefícios da energia limpa se refletem em uma maior qualidade de vida para a população e custos mais baixos para o setor público”, comenta Marcello Von Schneider, Diretor Institucional e Head da divisão de ônibus da BYD Brasil.

Já no estande da empresa, os visitantes puderam ver de perto duas atrações da marca. O primeiro foi o chassi BYE D118, de 22 me-





**Marcopolo Attivi,
no destaque:
pronto para ser
oferecido ao
mercado interno**

Ofensiva gaúcha

Para fazer frente aos veículos importados e alinhar com sua estratégia ESG, Marcopolo mostra o Attivi, primeiro ônibus urbano da marca com chassi próprio e propulsão 100% elétrica

Líder na fabricação de carrocerias para ônibus no país, a Marcopolo aproveitou a realização da LatBus 2022 para mostrar em detalhes a nova Geração 8 de ônibus rodoviários, lançada há um ano atrás. E uma grande novidade ainda mais atual: o Attivi, o primeiro urbano da marca com chassi próprio e propulsão 100% elétrica.

No caso do Attivi, a iniciativa integra a estratégia ESG da Marcopolo, como conta o CEO da empresa, James Bellini. "Há alguns anos estamos envolvidos em diferentes projetos de veículos movidos a combustíveis obtidos a partir de fontes renováveis. A tecnologia limpa é uma tendência mundial e fazer parte da criação de um ônibus elétrico

nacional valoriza a nossa engenharia". O executivo lembra que a empresa já conta com mais de 350 ônibus elétricos e híbridos rodando em diversos países, como Argentina, Colômbia, Austrália e Índia, além do Brasil, com chassis de parceiros.

VALIDAÇÃO DE PROCESSOS

Em adição, João Paulo Ledur, diretor de estratégia e transformação digital da Marcopolo, reforça que o Attivi consumiu quatro anos de desenvolvimento e, desde de outubro de 2021, já opera de forma assistida na região metropolitana de São Paulo por meio da Suzantur. "O primeiro lote de 30 unidades já está sendo fabricado, para validar o processo de produção. Inicialmente, va-



mos oferecer o produto para o mercado interno, sobretudo nas cidades onde a cultura de eletrificação está mais avançada, como é o caso de São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Manaus, Porto Alegre, entre outras”, comenta o diretor, confiante no investimento (ver quadro).


A empresa adianta que o projeto de eletromobilidade prevê ainda o desenvolvimento de uma solução completa de mobilidade urbana sustentável, com plano de serviços, atendimento pós-vendas e peças de reposição, inclusive para o sistema de recarga e manutenção das baterias. Os planos incluem também a oferta de ferramentas de telemetria, diagnose remota e gestão da energia de recarregamento, entre outros, com foco na entrega do melhor custo total de propriedade.

VENDAS EM ALTA

Além do Attivi, a Geração 8 de ônibus rodoviário também atraiu a atenção dos visitantes no estande da Marcopolo. Apresentada ao mercado em julho de 2021, a nova linha já representa quase 30% das vendas, com mais de 1.000 unidades vendidas no Brasil e exterior. Segundo a Marcopolo, a Geração 8 representa um importante avanço para a indústria do ônibus no que diz respeito à inovação e tecnologia, com padrões únicos de segurança, conforto, conectividade, dirigibilidade e ergonomia. De acordo com resultados obtidos em mais de 70 mil horas de testes, a Geração 8 acusou uma economia de combustível de até 5%, na comparação a geração anterior.

“Temos recebido retorno dos clientes que na operação a redução no consumo de combustível tem sido significativa e confirmada na prática”, destaca Ricardo Portolan, diretor de Operações

Comerciais Mercado Interno e Marketing da Marcopolo. “As aquisições de modelos G8 também são baseadas, além dos atributos de produto, nos atributos de operação que já estão comprovados nas primeiras unidades em operação”, completa o diretor.

A linha Volare também foi destaque na LatBus 2022. A divisão da Marcopolo, especializada na produção de micro-ônibus mostrou na feira sua linha Attack, lançada em maio do ano passado, junto com o modelo Fly 10, desenvolvido para o segmento urbano e de fretamento. Ricardo Portolan conta que a produção de Volare alcançou a marca de 2.016 unidades de janeiro a julho desse ano; 4% a mais que as 1.936 unidades fabricadas em igual período do ano passado. “Com isso, nossa participação de mercado no semestre chegou a 22,5%, o que significa que para cada cinco ônibus emplacados no Brasil um é Volare”, destaca Portolan. 

Nova Geração 8 e a linha Attack da Volare: destaques da empresa na feira

Ganhos na operação

João Paulo Ledur explica que a decisão de ofertar um ônibus completo não conflita com o core business da Marcopolo de atuar como carroçadora. “Trata-se de uma estratégia complementar, sobretudo para fazer frente ao avanço dos veículos importados de tração elétrica, que começam a ser oferecidos tanto no Brasil como na América Latina”, comenta o diretor. Ele admite que o investimento inicial é bastante alto, comparado com as versões a diesel, mas os ganhos aparecem ao longo da operação. “Além do custo mais reduzido com a manutenção, os ônibus elétricos têm uma vida estimada de 16 anos, quatro a mais que os veículos convencionais”.



Catálogo renovado

Encarroçadora paulista mostra o eMillennium baseado em um chassi elétrico, além do mesmo modelo na versão a diesel e o Apache com motor dianteiro, ambos da nova geração cinco

Estande da encarroçadora atraiu centenas de visitantes de olho nas novidades, incluindo o novo Apache VIP geração cinco

Maiores fabricante de carrocerias para ônibus urbano do país, a Caio reservou boas surpresas para os visitantes de seu estande na LatBus 2022, o maior já projetado pelo Grupo para exposição de seus produtos. Destaque para o modelo Apache geração cinco apresentado virtualmente no segundo semestre de 2021, junto com o novo Millennium também da quinta geração e o novíssimo eMillennium, o primeiro veículo da marca concebido para chassis de propulsão elétrica.

Com 6.350mm de entre-eixos e 6,50m de comprimento, o e-Millennium apresentado na feira foi montado sobre chassi BYD D9W Elétrico, mas está preparado também para receber o eO500U, primeiro chassi de ônibus elétrico fabricado pela Mercedes-Benz ou similares. Seu de-

sign (ver quadro) inspirado em tendências internacionais se destaca pela ampla área envidraçada e visual harmônico e limpo de linhas retas.

Entre outras inovações, o modelo conta com para-brisa inteiriço, além de sistema de câmeras high definition, que ocupam a função dos espelhos retrovisores externos, com monitores que ampliam o campo de visão do motorista, favorecendo as manobras e a dirigibilidade, garantindo a segurança no cotidiano. Também foram agregados no produto inúmeros itens produzidos em polímero, material 100% reciclável, que alia acabamento superior, durabilidade e facilidade de limpeza, além do menor peso.

João Roberto dos Santos, gerente de engenharia da fábrica, explica que a exemplo do Millennium, o eMillennium possui seção transversal





que aumentou a largura externa para 2.550 mm, a interna em até 70 mm na parte inferior e 110 mm na parte superior. “A nova seção transversal também contribui para o melhor posicionamento do pack de baterias e componentes, assim como maior capacidade de lotação”, completa.

GERAÇÃO CINCO

A quinta geração do Millennium também atraiu a atenção dos visitantes na feira. A nova versão tomou como referência o design europeu de ônibus, que destaca as linhas limpas e ângulos retos que dão um ar mais imponente ao veículo. De outro lado, a padronização das peças com outros modelos da marca facilita a reposição e reduz custos para o operador.

“O setor de Design, em conjunto com outras equipes do time Caio, realizou inúmeras pesquisas durante o desenvolvimento do produto. O resultado é um modelo que, além de seu design impactante, é funcional e adequado ao cotidiano dos clientes”, ressalta Roberto Barduco, gerente de engenharia da empresa.

Entre as inúmeras melhorias incorporadas ao modelo destaque para o conjunto óptico com assinatura exclusiva da marca, as lanternas em LED com efeito de iluminação homogêneo e novo design do break light, grade traseira e da cúpula. Adicione a essa lista a melhoria do acesso aos mecanismos de portas e a manutenção do itinerário, junto com a central elétrica e um sistema de dutos inteligentes, segmentados para melhor organização de chicotes elétricos e fiações em geral. As rampas de acesso, por sua vez, também passaram por otimização dos mancais, estruturas, pinos de trava e mecanismos. E as tampas laterais ganharam um

novo ângulo de abertura para proporcionar mais comodidade ao profissional de manutenção. João Roberto dos Santos destaca por fim os novos ângulos das colunas “A”, que resultaram na melhoria da visão do motorista, sem prejudicar os padrões de robustez, qualidade e durabilidade do produto.

Sucesso de vendas desde o seu lançamento em 2001, o ônibus de motor dianteiro Apache Vip também foi destaque no estande da Caio na LatBus

2022. Desde sua apresentação virtual em julho do ano passado, a geração cinco do modelo já vendeu mais de 1.500 unidades, ressalta José Gildo Vendramini, gerente nacional de Vendas da encarregadora paulista.



**Novo Millennium
a diesel e
na versão
elétrica: design
europeu e peças
padronizadas**



Identidade única

“O eMillennium faz parte da atualização da família de produtos Caio. Por isso, seu design segue uma identidade única, mas que traz o mesmo DNA dos outros produtos lançados pela marca desde 2021. “Somos uma equipe arrojada, que teve como desafio incorporar no veículo componentes inéditos no mercado brasileiro, agregando funcionalidade, custo-benefício e beleza”, explica Roberto Barduco, gerente de design da Caio.



Seleção de primeira

Encarroçadora destaca em seu estande os modelos mais procurados da marca, incluindo os rodoviários da família Vista Buss para longas distâncias e o El Buss para o transporte por fretamento



El Buss 320 L e Vista Buss DD; destaques da Busscar na LaBus

Sem lançamentos recentes para apresentar, a Busscar preferiu mostrar as principais estrelas de seu portfólio na edição 2022 da LatBus Transpúblico. A empresa dividiu o palco da feira com a Caio Induscar e o Banco Luso Brasileiro, que também integram o Grupo Caio.

“Optamos por levar os modelos que os clientes mais procuram da marca, para que os visitantes da Lat.Bus pudessem conhecer e verificar de perto a qualidade dos nossos produtos e o design moderno que possuem”, comenta Paulo Corso, diretor comercial da Busscar.


Para representar a família El Buss, voltada para o transporte de curtas e médias distâncias, a empresa mostrou o modelo 320L, com motorização dianteira. O rodoviário concebido para o fretamento vem equipado com um conjunto de faróis com assinatura luminosa DRL em LED, lanterna traseira da linha rodoviária com assinatura luminosa difusa e sobreteto padrão da linha rodoviária. Além de oferecer um excelente custo-

-benefício, segundo a empresa, o El Buss 320L oferece muito conforto e segurança para os passageiros.

LONGA DISTÂNCIA

A linha Vista Buss, por sua vez, que reúne as carrocerias rodoviárias para viagens de longas distâncias, foi representada pelos modelos Vista Buss 360 e Vista Buss DD. O primeiro mostra sua elegância e harmonia na forma de seus faróis e lanternas com a assinatura Busscar. O Vista Buss 360 vem equipado com espelho avançado carenado envolvente, aplique degradê frontal texturizado e tampa traseira em alumínio que garante maior qualidade de superfície. Destaque para as poltronas de grande eficiência operacional e fácil manutenção, que oferecem aconchego e segurança ao passageiro.

Já o Vista Buss DD – topo da gama Busscar - traz em sua carroceria toda paixão da marca pelos detalhes de acabamento. Seu amplo espaço interno, tanto para passageiros como para o motorista, traz conforto, aconchego e uma viagem tranquila e segura. Em adição, o modelo também vem com um conjunto de faróis com assinatura luminosa DRL em LED, lanterna traseira com módulo decorativo e assinatura luminosa difusa, trincos e puxadores externos em alumínio e, agora, com um novo design da porta do motorista e tampas traseiras.

Para Paulo Corso, o balanço da LatBus 2022 foi bastante positivo. “Tivemos um volume de visitantes além do esperado em nosso espaço e conseguimos importantes avanços com grandes clientes e parceiros de negócios. Além disso, os encontros foram muito produtivos para a troca de ideias e novos negócios”, resume o diretor. 




Produtos de catálogo

Encarroçadora de Cascavel opta por mostrar na feira os produtos de ponta de seu portfólio, com destaque para o rodoviário Roma R6 e o micro GranMidi, além de uma versão escolar

Sem grandes novidades recentes para apresentar, a Mascarello optou por mostrar na Feira Latinoamericana do Transporte os maiores destaques de seu portfólio de produtos, que inclui versões rodoviárias e microônibus em especial.

É o caso do Roma R6 lançado em 2019 e que ganhou algumas atualizações na versão 2022, para tornar o carro ainda mais competitivo e funcional. Desenhado para operações rodoviárias de curtas, médias e longa distâncias, o Roma R6 está baseado em um conceito estrutural que alia a leveza e a robustez, com o objetivo de oferecer mais segurança e menor consumo de combustível.

Além do Roma R6 a empresa mostrou também o modelo Grand Midi, que serve tanto a operações urbanas como fora-de-estrada. Disponível nas versões de 9.600mm até 12.400mm de comprimento total, o Grand Midi conta com peças intercambiáveis que colaboram para redução dos custos operacionais. O modelo pode ser equipado com recursos de acessibilidade e oferece uma visão ampla da região frontal, além de excelente ergonomia.

Por fim, a Mascarello trouxe para a feira seu modelo escolar, próprio para aplicações rurais severas. Com 9 metros comprimento, o modelo pode transportar até 44 alunos sentados mais o motorista e vem equipado com DPM (Dispositivo de Poltrona Móvel de série e porta exclusiva para o equipamento). 

Destaques da Mascarello: Gran Midi, Roma R6 e ônibus escolar

POLTRONAS EM COURO

O interior do veículo oferece um amplo vão de entrada, em benefício da acessibilidade dos passageiros e o teto solar frontal. As poltronas Volcano Diamond são produzidas em couro e mostram um design exclusivo, criado especialmente para o modelo. No exterior, o Roma R6 manteve a linha futurista e arrojada do modelo e ganhou novos espelhos retrovisores, mais compactos e com novo design. O pisca-pisca foi integrado ao veículo e as lanternas traseiras em LED aumenta a visibilidade. O bagageiro também não foi esquecido e agora conta com 1.200mm de vão de altura.





Próprio para o momento

Encarroçadora de Erechim atende à nova demanda do mercado por ônibus Double Decker e mostra versão atualizada da linha Invictus na versão Campione

A Comil também marcou presença na Lat. Bus 2022, Feira Latinoamericana de Transporte, realizada no Expo Emigrantes localizado na capital paulista, no período de 9 a 11 de agosto último.

Fabricante de carrocerias urbana e rodoviárias com sede em Erechim, no Rio Grande do Sul, a empresa mostrou dois modelos Campione Invictus DD na versão de 15 metros e tração 8x2 com chassi Scania e, também, de 14 metros com plataforma fabricada pela Volvo.

O modelo apresenta um novo design, tanto no exterior como no salão de passageiros. Externamente a linha Campione Invictus DD vem com um novo conjunto de espelhos retrovisores que aumenta a segurança, além de novas tampas de acesso ao motor, para facilitar os serviços de manutenção. Mas manteve as características que identificam a linha Invictus, como faróis, lanternas e vidros, que são componentes de reposição frequente.

NOVA POLTRONA

No aspecto interior, tanto as escadas quanto a cabine do motorista e as poltronas ganharam novas cores e materiais, com foco na ergonomia e na funcionalidade. Destaque também para a nova poltrona 2x1, muito mais envolvente e anatômica, revestida com novos conjuntos de espuma, em conjunto com o apoio de cabeça ergonômico e um novo sistema de inclinação, ainda mais suave, leve e fácil manuseio, que proporciona inúmeras posições, ao gosto do passageiro.

Prova da boa aceitação do produto é a pré-venta de mais de 100 unidades, para empresas do Brasil e do exterior, que começam a ser entregues a partir de setembro.



Campione Invictus DD, com chassi Scania e Vovo 8x2 de 15 metros

Prioridade ao DD

O lançamento do novo Campione Invictus DD chega com o propósito de atender ao momento atual do transporte rodoviário de passageiros de longa distância, que dá prioridade às versões Double Decker no lugar dos ônibus convencionais. “Por esse motivo, as perspectivas para linha do novo modelo DD Invictus 2023 são extremamente positivas, pois é um produto pensado na operação diária das empresas de pequeno a grande porte”, destaca a Comil em comunicado.



**DESCUBRA UM CAMINHO NOVO
PARA CHEGAR AO MERCADO
DE TRANSPORTES**

**PRODUÇÃO DE CONTEÚDO MULTIMÍDIA,
COM A ASSINATURA E CREDIBILIDADE DE** **Frotacia & Cia**
MOVIDOS PELA NOTÍCIA

**BANNER
TEASER
VÍDEO
PODCAST
REVISTA DIGITAL**



Ligue já e informe-se:
11 2592.7000/99648.7708
comercial@frotacia.com.br
www.frotacia.com.br

Nossos Canais:





Vitrine variada

Fornecedores dos mais diversos produtos e serviços para o transporte de passageiros também marcaram presença na LatBus, além dos fabricantes de chassis e carrocerias para ônibus

As novidades apresentadas na LatBus/Transpublico 2022 não se restringiram aos fabricantes de chassis e carrocerias para ônibus. Cerca de 80 outros expositores aproveitaram a Feira Latinoamericana do Transporte para mostrar os mais recentes lançamentos e produtos e serviços para o transporte rodoviário de passageiros, tanto urbano quanto rodoviário. Confira, a seguir, as principais novidades e destaques da feira.



ALLISON TRANSMISSÃO

Tradicional fornecedora de transmissões automáticas para veículos comerciais, a Allison Transmission exibiu um novo sistema de propulsão híbrida-elétrica: o eGen Flex. O componente é a próxima geração do sistema de propulsão híbrida-elétrica H 40 EP™ fabricado pela empresa, que opera em ônibus urbanos desde 2003. Testes operacionais do eGen Flex em uma das maiores empresas de trânsito da América do Norte em 2022 confirmaram que o motor ficou desligado mais de 50% do tempo em que o ônibus estava em operação. Como resultado, os ônibus equipados com o eGen Flex operaram em modo EV (elétrico) completo por mais da metade do dia. O sistema eGen Flex da Allison é capaz de operar somente no modo elétrico por até 16 quilômetros consecutivos ou 50 minutos, várias vezes por rota e por dia.

ARCO CLIMATIZAÇÃO

Fabricante de sistemas de ar condicionado para ônibus, vans e veículos especiais, a Arco Climatização mostrou na LatBus 2022 seu mais novo lançamento: o aparelho A370 concebido para uso em ônibus elétrico. O produto entrega tecnologia, desempenho, qualidade e conforto térmico ideal para até 65 passageiros, garante o fabricante. O A370 tem capacidade de refrigeração de 115.000 BTU/h, mede 2.990mm de comprimento, 1.860mm de largura e 195mm de altura e vem equipado com compressor QPS-65. Ou opcionalmente com compressores Bock ou Bitzer, além de defroster e sistema de renovação de ar.



AUTOPASS

Especializada na gestão de soluções para mobilidade e bilhetagem, a Autopass mostrou em primeira mão a nova interface do aplicativo TOP, que em breve estará disponível para todos os usuários e traz novas funcionalidades. “Desde o início da Autopass, temos trabalhado fortemente para simplificar a jornada dos clientes por meio das nossas soluções”, declara Rodney Freitas, CEO da empresa. “Por isso, decidimos agregar ainda mais robustez à Plataforma TOP, que hoje



é um case de sucesso pela transformação que tem promovido no transporte público paulista, alcançando resultados cada vez mais positivos, tanto aos nossos clientes B2B, como aos passageiros”, comenta Freitas convencido das virtudes do produto, que hoje está presente na vida de 1,2 milhão de paulistanos. Outra novidade foi a apresentação do acesso aos ônibus intermunicipais da EMTU por meio de bilhetes QR Code, solução que até então estava presente somente nas estações do Metrô e na CPTM. O produto utiliza a tecnologia ABT (AccountBasedTicketing), que possibilita a compra de créditos por meio do aplicativo TOP.

BR BUS

Integrada ao Grupo Maxtrack, que oferece soluções de monitoramento e rastreamento para o transporte de cargas e passageiros, a BR BUS aproveitou a realização da LatBus 2022 para lançar um contador de embarque e desembarque de passageiros, que também registra o local do evento.



CLEVER DEVICES

Desenvolvedora de soluções ITS (sistemas inteligentes de transporte), a CleverDevices mostrou duas novidades em seu estande na feira. A primeira é a solução CAD PerformancerFleet Management para gerenciamento de frota, voltada para o mercado latinoamericano e com um forte foco no gerenciamento de operações. A solução foi desenvolvida em colaboração com os principais operadores de transporte público no Brasil. Outro destaque foi a solução de planejamento e programação que, nesta versão, já incorpora componentes especializados para o planejamento de frotas com veículos elétricos.



DIGICON

Especialista na oferta de produtos e serviços para o transporte público, a Digicon fez demonstrações ao vivo de sua nova plataforma de mobilidade, batizada de MobService. Desenvolvida durante a pandemia, a novidade é uma solução composta de um aplicativo de celular que realiza a interface com os passageiros e oferece uma carteira virtual, que efetua pagamentos com QR Code, além de cartões de crédito e débito. O produto ainda oferece ao usuário a melhor opção de trajeto, o horário de partida e chegada, o valor total da viagem, a consulta da ocupação a bordo, até a informação dos assentos disponíveis em caso de viagens de longo percurso. Em razão de sua arquitetura em nuvem, o MobService proporciona ao operador um baixo custo operacional. Bem como possibilita acompanhar o fluxo financeiro através de dashboards inteligentes e intuitivos, para a tomada de decisões.



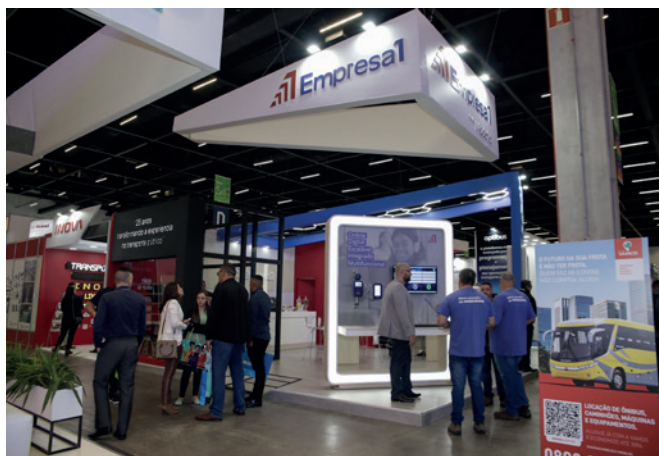
EBERSPÄCHER CLIMATE

Produtora alemã de equipamentos de ar-condicionado e aquecimento para ônibus, a empresa também esteve presente na LatBus2022. Na feira, a Eberspächer fez o lançamento do ar-condicionado para ônibus Diesel AC135 e AC 353-540 Premium (Geração 5), com reduções de peso e maior performance do mercado. Além disso, também apresentou o equipamento compacto de ar-condicionado AC136 G4 AE Elétrico para ônibus híbridos e elétricos.



EMPRESA 1

Integradora de soluções de hardware, software e serviços para automação de meios de pagamento, controle de acesso e combate à fraude à Empresa 1 apresentou na feira a nova Carteira Digital para gerenciamento dos créditos de transporte. O serviço faz parte de uma evolução do aplicativo para o usuário, o SI.GO, que já conta com funcionalidades como compra de ticket e pagamento direto no validador, recarga de cartões e recadastramento de usuário. Outra novidade integrada à linha de validadores da Empresa 1 é a funcionalidade de compra com PIX e liberação imediata na catraca. Por último, a empresa ainda apresentou seu novo terminal de vendas para recarga de crédito com pagamento via PIX, um novo hardware funcional e de fácil instalação que amplia as possibilidades de venda e flexibiliza o acesso ao crédito pelo usuário.



GIRO INC

As soluções de software da empresa canadense estão presentes em vários países do mundo. Para a LatBus 2022, a Giro trouxe novidades no seu aplicativo de soluções para mobilidade Hastus, recentemente atualizado. Altamente configurável ele pode se adaptar às mais diversas condições operacionais e laborais. O algoritmo produz soluções considerando particularidades de cada operação.



GOAL SYSTEMS

Focada na oferta de softwares de otimização de planejamento para o transporte de passageiros, a empresa adaptou sua solução GoalBus para a versão mobile, possibilitando o acesso dos gestores às informações da frota e do pessoal de forma rápida e simples, em qualquer tempo e lugar. Através do GoalBus é possível realizar a programação adequada de veículos e motoristas, além dos demais colaboradores envolvidos na operação. Também permite programar horários, serviços e turnos de funcionários automaticamente, contribuindo para a redução de custos. Sem contar a grande facilidade de parametrização, com um design intuitivo, que incorpora novas regras operacionais e realiza simulações. Com a versão mobile da solução é possível acessar todos esses recursos.



MERCATO

Com sede no Rio Grande do Sul, a Mercado desenvolve, fabrica e distribui soluções de climatização e purificação do ar, entre outros produtos. Na Feira Latinoamericana do Transporte, a empresa mostrou o Halo Led, um sistema de purificação de ar que utiliza uma tecnologia patenteada, baseada em lâmpadas de LED que transformam o oxigênio e a umidade do ar em peróxido de hidrogênio em estado gasoso. A solução ajuda a combater vírus, bactérias, mofo, odores e também a COVID-19. A tecnologia pode ser instalada diretamente nos dutos de ar-condicionado de qualquer tipo de transporte para melhorar a qualidade do ar para os passageiros e funcionários.





MIX TELEMATICS

A MiX desenvolve e implementa soluções de telemetria para gestão de frotas. Em seu estande na LatBus 2022, a empresa destacou a nova geração do MiX Vision AI (solução de câmeras inteligentes embarcadas no veículo), nas versões AD Plus e Standalone (sem necessidade de computador de bordo). Motoristas e gestores de frota recebem alertas em tempo real sobre a condução de risco, incluindo fadiga, uso do telefone, distração e tabagismo, entre outros eventos. Por exemplo. As câmeras gravam de forma ininterrupta e enviam os sinais para a nuvem, possibilitando o acesso a qualquer momento, em benefício da segurança e a eficiência operacional.

PRAXIO

Empresa de tecnologia focada na oferta de soluções inovadoras e diferenciadas para o transporte de passageiros e cargas, a Praxio apresentou um novo aplicativo para clientes que utilizam o software Globus, exclusivo da empresa. Voltado para a área de Recursos Humanos, o app facilita a comunicação entre gestores e funcionários. Além de informações sobre folha de pagamento e frequência, apontamento de horas, férias e ponto eletrônico virtual, o aplicativo também traz dados de escala e convocações do RH.



SONGZ

Fabricante chinesa de ar condicionado para veículos em geral, a Songz também produz equipamentos para veículos elétricos desde 2010. Para aproveitar a chegada da nova tecnologia veicular elétrica, a empresa apresentou o ar condicionado elétrico LMD VI BNDD BR com 37 kW (126.249,20 BTU/h) de capacidade de refrigeração, para aplicação tanto em ônibus urbanos quanto rodoviários. Segundo a empresa, o equipamento tem maior capacidade de refrigeração e menor consumo de energia do mercado. Além disso, foi mostrado também o BTMS, utilizado para refrigeração das baterias de ônibus elétricos.



SPAL

A SPAL do Brasil trouxe o novo sistema de resfriamento de motor com ventiladores eletrônicos inteligentes, aplicável em motores Mercedes-Benz, VW (MAN), Scania, Volvo e Agrale (Cummins). O sistema reduz o consumo de diesel acima de 2,5%, além de diminuir ruídos, emissões e custos de manutenção e peso. O sistema é montado no radiador e intercooler original do ônibus. Outro produto apresentado são os ventiladores automotivos SPAL axiais e centrífugos com e sem escovas.





TACOM

Provedora de soluções em mobilidade, a Tacom mostrou em seu estande todos os atributos da nova geração CITbus, sistema integra o de ITS que oferece soluções inovadoras e recursos de inteligência artificial. A inovação traz mais conforto, velocidade comercial e redução de custos para operadores do transporte coletivo por ônibus. A lista de funcionalidades inclui a bilhetagem eletrônica, biometria fácil, gestão e rastreamento de frotas, telemetria, publicidade embarcada, app de recargas e informações para o cliente. Destaque também para o pagamento da passagem com QR Code que reduz a circulação de dinheiro nos ônibus e facilita a venda de passagens.



VMG AIRES

Fabricante de sistemas de climatização de alta qualidade, para aplicações em veículos como ônibus urbanos, rodoviários, dois pisos e micro-ônibus, a VMG Aires trouxe para a LatBus 2022 as novas soluções em climatização para vans e micro-ônibus MC-50. Além da solução em climatização para ônibus urbanos e rodoviários RD-133 e RD-136.

VIAÇÃO GARCIA

Operadora do transporte rodoviário intermunicipal e interestadual de passageiros, incluindo o fretamento, a empresa apresentou na feira a nova identidade do serviço de venda de ônibus seminovos. A nova comunicação visual acontece e um momento oportuno, diante da franca expansão desse mercado. O Grupo Garcia-Brasil oferece ônibus com até cinco anos de uso, que passaram por uma rigorosa manutenção preventiva e corretiva durante todo o tempo de operação. As ofertas estão disponíveis no site da empresa.





A volta do otimismo

Recuperação do mercado, biocombustíveis e novo marco regulatório pavimentam o futuro do setor de ônibus no Brasil e animam fabricantes e operadores

Passados dois anos do sufoco da pandemia, o transporte rodoviário de passageiros volta a respirar um pouco mais aliviado, diante da retomada das viagens urbanas e rodoviárias que podem levar à recuperação do setor. Esse é o veredito de especialistas que participaram da abertura do 35º Seminário Nacional da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), realizada em paralelo à Lat.Bus/Transpúblico 2022 no São Paulo Expo entre 9 e 11 de agosto, com recorde de público, estimado em 9.498 visitantes presenciais, além de 5.665 participações on-line.

“Nos últimos dois anos tivemos de enfrentar essa questão da pandemia que mudou muito o rumo da economia, influenciando também a forma como nós resolvemos nossos problemas do dia a dia. E também a maneira como as pessoas se deslocam na cidade”, observou Francisco Christovam, presidente-executivo da NTU, em seu discurso de abertura do evento.

O dirigente lembrou que os agentes da cadeia produtiva do setor não se encontravam há três anos. E que o evento representa a oportunidade para discutir as fontes extra tarifárias para o custeio do transporte, e também o marco regulatório. “Para quem não tinha nenhuma, agora nós temos duas iniciativas discutindo essa questão de marco regulatório. Também vamos discutir as questões de tecnologias e da descarbonização, assunto extremamente relevante e que vai merecer também um tempo bastante grande”, antecipou o presidente.

Diante da eminente chegada dos ônibus 100% elétricos ao transporte urbano de passageiros, Christovam chamou a atenção para a importância da frota circular pelas cidades emitindo menos poluição. “Vamos enfatizar a eletrificação, os biocombustíveis e outras possibilidades que sejam menos poluidoras”, afirmou com convicção.



Francisco Christovam: *pandemia alterou a maneira das pessoas se deslocarem*

ESBOÇO DE RECUPERAÇÃO

Gustavo Bonini, vice-presidente da Anfavea, observou que os fabricantes de ônibus foram os mais atingidos na pandemia. “O setor foi afetado pelo distanciamento social e do trabalho em home office. Somente agora, é possível ver o esboço de uma recuperação”. A frase remete ao aumento da produção de chassis por parte dos associados da entidade, para atender ao crescimento da demanda. “O evento está acontecendo exatamente quando estamos chegando a uma produção por volta de 3.000 chassis de ônibus. É o terceiro mês consecutivo que se alcança esse volume bastante significativo”.

O executivo também atentou para a capa-



Gustavo Bonini: *indústria do ônibus já esboça recuperação*

cidade de criação de empregos do setor e na recuperação da produção neste ano: “São dois milhões de empregos gerados. Em relação à produção, com 16.461 unidades contabilizadas de janeiro a julho, já estamos chegando perto de tudo que foi produzido em 2021. São motivos para celebrar, pois não se vai de zero a 100 de uma hora para outra. Esperamos que essa jornada continue” (ver quadro).

O vice-presidente da entidade lembrou que a indústria automotiva tem direcionado muitos recursos aos combustíveis alternativos e se dedicado a melhorar a eficiência de combustíveis tradicionais. “Tem se investido muito em eletrificação, gás biometano, diesel verde, HVO, e na própria eficiência do motor diesel, com a redução do consumo, e, conseqüentemente, a diminuição da emissão de CO2, que é bastante importante também”.

A nova fase do programa Proconve P-8, programa baseado na norma Euro VI, em vigor a partir de 1º de janeiro do próximo ano também foi mencionada. “A medida irá abranger todos os veículos comerciais fabricados no país e contribuir de forma significativa para a redução na emissão de poluentes na atmosfera”.

Estímulos ao setor

As medidas tomadas pelo governo federal que poderão servir de estímulos para induzir o setor a voltar a comprar, como a aprovação do Pnani (Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas), além do Marco Regulatório, que teve audiência pública no início de agosto, foram citadas por Ruben Bisí, presidente executivo da Fabus. “Esse dinheiro do Pnani chegará às empresas em setembro. Temos também a questão do Marco Legal dos Transportes que não terá reflexo nesse ano, mas provavelmente em 2023. Então há várias iniciativas em que o governo federal está entrando e há muitas ações no Senado Federal também. Acreditamos que o setor de transporte urbano, que sofreu tanto e muitas empresas aí faliram e teve outras tantas em recuperação judicial, possa retomar às compras consistentemente”.

Bonini reconheceu, no entanto, que “foi um período bastante difícil, mas que a indústria focou em seguir o cronograma e trabalhar arduamente com a área de engenharia, produção, e logística para cumprir os prazos”. “Demos um passo bastante importante na jornada de sustentabilidade, que é a introdução da norma P-8, além de toda a conectividade, digitalização e segurança aliadas aos novos motores”.

DINÂMICA DE EXPORTAÇÃO

Ruben Bisi, presidente da Fabus, entidade que reúne sete fabricantes de carrocerias de ônibus, lembrou que de janeiro a junho o setor obteve um crescimento no mercado interno de 28% em relação ao ano passado e que as exportações representaram um aumento de 51% no mesmo período. “Então a dinâmica da exportação está retomando e isso é importante. A Fabus exporta para 120 países, 45 deles regularmente. Ou seja, todos os anos nós exportamos para vários países. Temos uma matriz de produção exportadora, amparada nos grandes fabricantes de chassis instalados no Brasil”.

O representante da Fabus demonstra uma expectativa bastante otimista para o ano, em relação ao período anterior, porque nos dois últimos anos a produção caiu 50% em relação a 2019. “Estamos retomando o ritmo. Não atingimos ainda o patamar de 2019, mas acreditamos que vamos chegar lá. Por isso, expectativa é muito boa para o ano” (ver quadro).


Na análise do dirigente, 2023 será um desafio, sobretudo pela falta de componentes que há dois anos vem afetando a indústria automotiva. “Não sabemos ainda como vai ficar a questão dos semicondutores, assim como a disponibilidade dos chassis Euro VI, outro tema que também nos preocupa um pouco. Mas temos, por outro lado, uma dinâmica de mercado muito boa, com o passageiro voltando e as empresas retomando as suas compras”, reconhece.

Ele lembrou que, no ano de 2011 foram produzidas 31 mil unidades, um verdadeiro recorde. “Não vamos chegar lá, mas o nosso mercado é estimado em 24, 25 mil unidades. E esse é o mercado que a gente espera alcançar, com a retomada de compras e do uso do transporte coletivo”.

A proporção tomada pelo evento em solo brasileiro fez com que os executivos idealizem um futuro promissor para a Lat.Bus. “O número bem mais expressivo de estrangeiros de-



monstra que estamos no caminho certo para transformar esse evento do São Paulo Expo no Hub da Feira do ônibus da América Latina. Esse era o grande propósito. Dá para perceber que os visitantes, e os empresários realmente vão aproveitar esse momento pós-pandemia de retomada de mercado”, aponta Bisi.

Marcelo Fontana, diretor da OTM e da MF Produções, empresas organizadoras do evento, expressou a sua satisfação com essa edição da Lat.Bus. “Considero que fomos muito felizes com essa formatação, em relação à quantidade de estandes que chegou perto de 100 e um total de aproximadamente 150 marcas presentes na exposição”, comenta o diretor. 

Ruben Bisi:
51% de
aumento no
mercado interno
e 51% nas
exportações

Projeções para o ano

Segundo Gustavo Bonini, boa parte do sucesso das vendas de chassis para ônibus em 2022 ocorreu em função do programa “Caminho da Escola”, que objetiva renovar, padronizar e ampliar a frota de veículos escolares. “Mas outros segmentos também tiveram uma relevância bastante significativa nesses números”, explica. Não sem motivo, a Anfavea projeta um total de 17,3 mil unidades licenciadas no mercado interno no ano, aumento de 24% em relação a 2021, quando foram emplacados cerca de 14 mil ônibus. A produção total por sua vez, incluindo as exportações, devem alcançar um crescimento de 21%, o equivalente a 23 mil unidades no ano, em comparação às 19 mil unidades registradas em 2021.



Propostas de sobra

Especialistas descortinam inúmeras novidades em várias áreas do transporte público, que abrem novas perspectivas para o setor e os negócios

As discussões sobre o futuro da mobilidade urbana, inovação, descarbonização e meios de pagamentos reuniram os maiores especialistas do setor no 35º Seminário Nacional da NTU. Painéis pródigos em histórias em torno de experiências sobre como driblar as consequências da pandemia e o advento dos veículos elétricos centralizaram as discussões.

No painel “O futuro da mobilidade urbana pública e coletiva no pós-pandemia”, Richele Cabral, diretora de mobilidade da Fetranspor, deu início às discussões observando que o pós-pandemia é o momento para se pensar no aprendizado obtido nos últimos dois anos. “A

Richele Cabral: crise do setor é sistêmica



gente precisou ter resiliência, cair e levantar várias vezes durante esse tempo que passou e, muitas vezes, começar tudo de novo. Ela relembrou que há anos a crise se instalou no setor. “No Rio de Janeiro a gente já tinha perdido mais de 30% da demanda antes da pandemia, então é uma crise sistêmica que já se estende há muito tempo”.

Luiz Alberto Lenz Cesar, presidente executivo da CW Bus relatou, por sua vez, a sua experiência diante da crise. “Quando nós detectamos, antes mesmo da pandemia, uma queda de passageiros e uma dificuldade cada vez maior com o aumento de custos, nós procuramos outras alternativas, outras opções, para integrar esse novo mundo com a conectividade. Ele falou sobre a experiência de implantação de ônibus elétricos em Curitiba (PR). “A CW



veio para criar essa conexão, para trazer a facilidade de conhecimento e troca de experiências. Precisamos resgatar um transporte coletivo com qualidade, sustentabilidade, e segurança”.

MUDANÇA NA PROGRAMAÇÃO

Para Maurício Corte, diretor de Contas Estratégicas da Cliver Devices, o planejamento foi um ponto decisivo no seu negócio. “Precisávamos atender, da melhor maneira possível, aquela pouca demanda que havia na pandemia, e muitas vezes, os clientes tinham que mudar a sua programação em questão de horas. Não era mais uma programação de período escolar período não escolar. Eu tinha que mudar a programação rapidamente, então a solução foi planejamento. E isso trouxe todo o resto da nossa tecnologia, a parte da gestão da frota com mecanismos para desenvolver a capacidade de mudar o planejamento em tempo real”.

No painel “A inovação como ferramenta para recuperar a demanda, fidelizar o cliente e melhorar a qualidade do serviço”, Tulio Lessa, CEO da Ecobonuz e membro do conselho da NTU, relatou a experiência com a criação de um programa de fidelidade dos passageiros. “Para quem não conhece, a Ecobonuz é a primeira empresa do país a desenvolver um programa de inovação no programa de fidelidade, voltado ao transporte público coletivo”. Ele observa que são muitas pessoas andando de ônibus duas, três, quatro, cinco vezes ao dia, por dia todo dia. Então isso gera muita informação. E o desafio tá em conseguir pegar todos esses dados para a gente conseguir ver o que essa pessoa vai fazer no mês que vem. A gente faz uma previsibilidade no

comportamento dessa pessoa por meio do seu histórico de uso”.

Rebeca Leite, CEO da MOBS 2 e membro do conselho de inovação da NTU, por outro lado, descreveu a sua experiência no Nordeste, com as ações da gestão através da ciência de dados. “Se consegue saber exatamente qual é o problema específico de cada colaborador, das empresas, das garagens, de cada ônibus em cada linha, para que a gente possa trabalhar o problema de cada um, para que eles consigam entregar um produto, um serviço de maior qualidade para os nossos clientes no final do dia”. Segundo ela, essas medidas de gestão repercutiram em uma redução de 90% na quantidade de batidas.



Maurício Cunha:
em defesa dos
programas
de renovação
de frota

Avanço dos elétricos


Ieda Maria Oliveira, diretora executiva da Eletra, prevê uma forte demanda de veículos elétricos. “Já está se vendo. E a tendência, pela nossa avaliação, vai haver um boom já no primeiro trimestre do ano que vem”. Ela anunciou que a Eletra vai fazer três lançamentos até novembro. “Em novembro nós vamos lançar mais três modelos. Um veículo de 12.8m para 80 passageiros, outro de 21 metros para 150 passageiros e um ônibus de 10m para 54 passageiros”(ver detalhes na pág. 22).



MATRIZ ENERGÉTICA

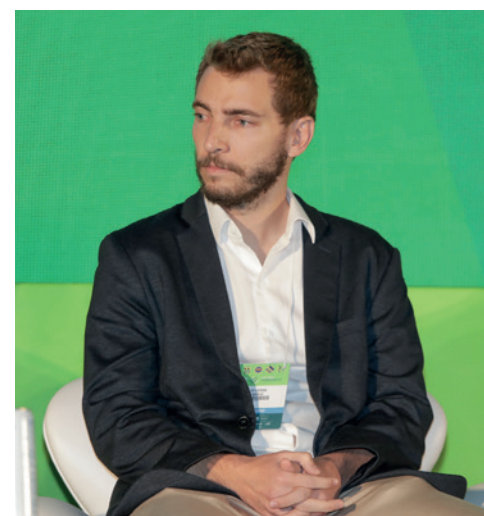
No painel “Do Euro 6 à descarbonização do ônibus urbano”, Maurício Cunha, vice-presidente nacional da Caio, ressaltou que todas as partes da matriz energética são importantes e precisam ser trabalhadas. “Eu gostaria de ressaltar, principalmente para as autoridades, é que muito mais importante do que irmos para o Euro 6, são os programas de renovação da frota no Brasil, se queremos falar em renovação, em melhoria do ambiente do ar das cidades e do mundo. Precisamos falar, principalmente, nos automóveis e motocicletas que são os maiores poluidores do meio ambiente e depois os caminhões.

No painel “Nova matriz energética para a redução de emissões”, Márcio D’agosto, presidente do Instituto Brasileiro de Transporte Sustentável observou o impacto ambiental que muitas pessoas promovem usando automóveis SUV para viagens. “Uma pessoa utilizando um SUV é o equivalente a uma viagem de avião. Então as pessoas estão fazendo pequenas viagens urbanas de avião”.

No painel “A evolução dos Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) e Meios de Pagamentos”, Manoel Ferreira, diretor operacional do BRT Sorocaba narrou como se deu a implantação do meio de pagamento pelo celular em Sorocaba (SP). “Porque não usar o celular para pagar uma passagem? O celular faz qualquer compra, qualquer tipo de transação e é um sistema muito simples onde você precisa ter apenas o Bluetooth. Então se faz aproximação do celular e a passagem está paga”, comentou o diretor. 



Márcio D’Agosto: impacto ambiental de um SUV é equivalente a uma viagem de avião



Túlio Lessa: histórico de uso do ônibus permite prever viagens

Experiência chilena

Juán Gonzales, ex-chefe de gabinete do Ministério dos Transportes do Chile, contou a experiência do país com a implantação de ônibus elétricos, Bem como os incentivos que atraíram o interesse das primeiras empresas e que, em função do êxito do projeto, acabou por despertar o interesse de outras empresas. “É necessário ter alianças entre o setor público e privado e também entregar garantias de financiamentos. Sem isso o processo não decola”.



“O FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO PARA ALÉM DA T



Em busca de soluções

A pandemia provocou estragos profundo no transporte públicos, que obrigam a um pleno debate na busca de novas fontes de financiamentos para recuperar essa atividade essencial

Uma variedade de sugestões para impulsionar o setor de transporte público foi apresentada durante o 35º Seminário Nacional da NTU, realizado em paralelo à Lat.Bus 2022, no palácio de exposições da Expo Emigrantes na capital paulista. Uma delas, o subsídio das passagens, foi uma unanimidade entre os especialistas e dirigentes do setor:

O presidente do Conselho diretor da NTU, João Antonio Setti Braga, que fez a abertura do 35º Seminário da NTU, enfatizou em seu discurso a importância de se ter um transporte coletivo econômico e com mais qualidade. Ele citou que ainda há grandes desafios a serem enfrentados, como a necessidade da recuperação da demanda perdida. “O setor amargou prejuízos que chegaram a quase 30 bilhões de reais nos últimos dois anos, com muitas empresas interrompendo parcial ou totalmente as suas atividades”.

Rodrigo Pacheco, presidente do Senado Federal, que teve uma participação online no painel, destacou que o princípio da dignidade humana e da

cidadania se revestem de saúde, educação, lazer e também de transporte. “A Constituição Federal se estrutura dentro de uma lógica e o transporte público de passageiros não é simplesmente uma atividade de mercado autogerada, uma atividade econômica exploratória para geração de lucros ao transporte coletivo de passageiros. Trata-se de um direito, um serviço essencial de obrigação do poder público de fornecer isso ao cidadão como um direito seu previsto constitucionalmente”, afirma.

Ele defendeu que o transporte público deve ser feito em licitação, em parceria com a iniciativa privada e subsidiado pelo Estado. “Fazer com a participação da iniciativa privada através de contratos. A atividade de transporte deve ter a presença do Estado na sua fiscalização, na exigência da qualidade, na exigência do cumprimento de contrato a obrigações de público daqueles que estão concessionários e permissionários. E tudo deve ser regulado através de contratos administrativos, com a observância do direito administrativo e, obviamente, disso resulta uma obriga-



João Antonio Setti Braga:
ênfase no transporte com mais qualidade

ção também do Estado. É obrigação do Estado participar e, eventualmente, se necessário, subsidiar o transporte público de passageiros”.

LIÇÕES E OPORTUNIDADES

Vander Francisco Costa, presidente da CNT, observou que a pandemia trouxe algumas lições e oportunidades. “Aquilo que no passado era impossível de discutir, como a tarifa inteira ser arcada pelo usuário, hoje já tem espaço para ser abordado no Congresso Nacional com debate do presidente Setti Braga, que diferencia o valor pago da remuneração. Esse debate é



Vander Francisco Costa:
lições e oportunidades na crise

fundamental e oportuno”, disse, acrescentando que o marco regulatório do setor dos Transportes está no Senado com a relatoria do senador Jean Paul Prates.

O secretário executivo de transportes e mobilidade urbana da cidade de São Paulo, Gilmar Pereira Miranda também concorda com a importância de se discutir uma tarifa de remuneração que seja justa e equânime. “Precisa-se trabalhar tanto uma tarifa pública voltada ao usuário e para que não haja o afastamento do destinatário final do transporte que é o cidadão. E também mecanismos financeiros para que haja a possibilidade de sustentar o sistema”, defendeu o secretário, ao admitir a necessidade do município apoiar as empresas em momentos de dificuldade, como nos dias atuais (ver quadro).

Mais participação do município

Em sua fala, no painel sobre tarifas, o secretário executivo de transportes e mobilidade urbana da cidade de São Paulo, Gilmar Pereira Miranda, admitiu que a pandemia atingiu diretamente a área do transporte coletivo da capital paulista. “Tanto que hoje, no município de São Paulo, estamos atuando com quase a totalidade da frota que havia antes da pandemia, mas com o retorno de usuários na marca de 77% apenas”. O fato, segundo Gilmar, acaba forçando com que o parceiro público dessas relações contratuais com o empresariado, associado à sustentabilidade do serviço de transporte público, exija muito mais da participação do município, do erário público, na sustentação de sistema que é de vital importância para a realização da cidade”.

TRÊS PILARES

No painel “O novo caminho do transporte coletivo urbano”, que teve como moderador o jornalista Marco Antônio Sabino, foi apresentado o vídeo “A mobilidade que desejamos”, que trata da atualização do marco legal. Nele, foi esclarecido que o caminho para reestruturar o transporte público urbano no Brasil passa por três pilares: qualidade e produtividade, financiamento e regulação de contratos.

Indagado pelo moderador se a questão do transporte tem solução no Brasil, Francisco Christovam foi enfático: “Tem solução”, respondeu. “Os impactos que nós sofremos pela pandemia nos trouxeram um momento de reflexão e de inflexão. Nós estamos diante de uma nova realidade. Continuar tratando o transporte público como um negócio de empresa




privada não funciona mais. E o passageiro não tem condição de arcar sozinho com os custos da prestação do serviço. Sem contar a questão da mudança ocorrida na “demanda cativa” (ver quadro).

Edvaldo Nogueira Filho presidente da frente Nacional de prefeitos e também o prefeito de Aracaju (SE) observou que “a pandemia deu um tiro de misericórdia quando o sistema foi obrigado a rodar com 30%, 20%, no máximo, 40% de usuários”. “No entanto, Aracaju obteve uma importante conquista. “Conseguimos uma vitória importante, com o governo federal financiando a tarifa da gratuidade dos idosos. Estamos lutando para isso ser regulamentado”.

CARTILHA

No painel “O financiamento do transporte público para além da tarifa”, o superintendente da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), Luiz Carlos Mantovani Néspoli, anunciou o lançamento da cartilha “Caminho da Mudança – Propostas para um transporte público de qualidade e uma vida melhor” sobre as necessidades do setor. “É um trabalho que mostra como melhorar o sistema de transporte público no país e tem por trás um grupo formado pela NTU, Fabus, Anfavea, e o Forum nacional de secretários e dirigentes de mobilidade urbana. O setor chegou ao consenso de que medidas estruturais exigem a participação do executivo, governo federal e união”.

No mesmo painel, Rodrigo Tortoriello, consultor e um dos autores do estudo “NTU Financiamento da Operação dos Sistemas de Transporte Coletivo nas cidades brasileiras”, propôs algumas formas de financiamentos de tarifas. Entre elas estão o devido pagamento pelos aplicativos pelo uso das vias utilizadas; adoção de estacionamen-

tos rotativos ou de longa duração; recursos via multas de trânsito ou de orçamentos públicos; multas pelo transporte irregular de passageiros; tarifa de congestionamentos ou pedágio urbano em vias municipais e Contribuição do Transporte público semelhante à contribuição de iluminação pública. Ele observou que apenas 158 municípios brasileiros contam com subsídios dentre o total de cidades que contam com transporte público. 

Painel Novo do transporte urbano: caminho baseado em três pilares



Rodrigo Tortoriello: novas formas de financiamento das tarifas

Mudança na demanda

Ao comenta sobre os impactos da pandemia no transporte urbano, Francisco Christovam le chamou a atenção para o fato de que o conceito de “demanda cativa” mudou. “Hoje, o cidadão tem a opção de ir de ônibus, ir de carona, ir de aplicativo, comprar uma moto... Portanto não dá mais para acharmos que somos donos do nosso território”.