

REVISTA

FRETE URBANO

www.revistafreteurbano.com.br

Informação para o transportador VUC

LOGÍSTICA

TECNOLOGIA E
GESTÃO ALAVANCAM
O TRANSPORTE



CICLO RURAL

VW Delivery com
tração 4x4 dentro e
fora da estrada



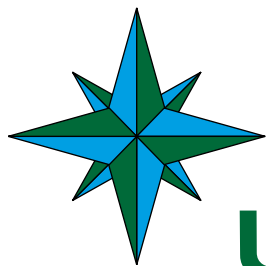
DISTRIBUIÇÃO

Como é feito o
transporte de
vacinas no Brasil



FRETE DRIVE

Nissan Frontier
oferece robustez
ao transportador



FRETE URBANO

Conectando o frete

FAÇA A CONEXÃO DO SEU FRETE

EMPRESAS-TRANSPORTADORAS-EMBARCADORAS-AGENCIADORAS

MOTORISTA, LOCALIZE FRETES E CONECTE-SE!



MOTORISTA

NÃO PERCA TEMPO PROCURANDO CARGA,
SEU FRETE ESTÁ NO FRETE URBANO.

FALE DIRETAMENTE COM A EMPRESA E O
VALOR DO FRETE É 100% SEU.

EMPRESA OU CLIENTE

ANUNCIE SUA CARGA NO FRETEURBANO

AQUI VOCÊ ENCONTRA MOTORISTAS
CONFIÁVEIS PARA TRANSPORTAR
SEU FRETE.

ACESSE: FRETEURBANO.COM.BR OU BAIXE O APLICATIVO FRETEURBANO



UrbanoFrete



UrbanoFrete



[frete.urbano](https://www.instagram.com/frete.urbano)



[urbanofrete](https://www.linkedin.com/company/urbanofrete)



(11)9.9668-5380

EXPEDIENTE

Diretores

Carlos Cagnassi
Itamar Freire Lima
(11) 98339-7329
itamar@revistafreteurbano.com.br
Vânia Cagnassi

Departamento Comercial

Gabriela Sena | (11) 2534-5184
gabriela@revistafreteurbano.com.br
Hélio Lima | (11) 2534-5182
helio@revistafreteurbano.com.br

Redação

Editora-chefe
Carolina Vilanova (MTB 26.048)
carol@revistafreteurbano.com.br

Colaboradores

Alberto Savioli,
Ana Júlia Cagnassi
Carlos Briotto,
Fernanda Souza,
Renato Albieri,
Thaís Rizzatti e
Valquiria Stoianoff

Arte e Diagramação

Augusto Max Colín
arte@revistafreteurbano.com.br

Edição de vídeo e imagens

Caio Assis

Administração e distribuição

ITA & Caiana Editoras Associadas
Propaganda e Mkt Ltda-Me
Av. Pereira Barreto, 1395 - sala 115
Santo André/SP - 09190-610

ITA & CAIANA

Tiragem

10.000 exemplares

Distribuição

Cooperação com lojas de autopeças, centros de distribuição e docas, Ceagesp, pontos de grande concentração de VUCs, além de pedágios promocionais.

Perfil

A Revista Frete Urbano é uma Publicação Técnica bimestral, dirigida ao motorista de caminhão urbano de carga, autônomo e empregado, donos de transportadoras, frotistas, empresas de logística e compradores do setor de transportes de carga.

É proibida a reprodução total ou parcial de matérias sem a previa autorização. Materiais e artigos são de responsabilidade dos autores, não representam necessariamente a opinião da revista.

A logística no transporte urbano de cargas

A cada ano que passa, a cada ciclo que se abre, um novo termo aparece na nossa sociedade. Terceirização, engajamento, deletar, twitar, é uma verdadeira lista de novas expressões que vão aos poucos fazendo parte das nossas vidas, da nossa rotina de trabalho e de lazer. Não que não existissem antes, mas que tomaram proporção maior com a chegada da evolução e, principalmente, dos recursos tecnológicos que usamos atualmente.

Logística é uma dessas palavras. O que era simplesmente é a arte de calcular, se tornou um processo de estratégia na redução de custo sem perdas de eficiência no atendimento e na qualidade de um certo produto. Lá atrás, no século XVII, a logística começou a aparecer como vemos hoje, utilizada nas guerras para planejamento e organização de alojamento, transporte de tropas, material bélico etc.

Aqui em terras tupiniquins, a logística começou a ser utilizada na década de 80, justamente quando a tecnologia da informação teve sua maior evolução. Planejar, implementar e monitorar de maneira mais efetiva o fluxo de produtos, desde o estoque da matéria-prima, fabricação e depois armazenamento desde produto acabado e como leva-lo até o consumidor final de maneira otimizada (olha aí outra palavra nova).

Uma evolução essencial na vida do transporte urbano de carga. Planejar sua rota, quando será consumido de combustível, o tempo que leva na carga e descarga, e como deixar esse processo mais eficiente para que se obtenha lucratividade.

Nesse momento de pandemia, que ninguém imaginava acontecer, a logística foi fundamental para permitir que a comida chegasse na mesa das famílias, sem falar em insumos médicos, equipamentos, trânsito de pacientes etc. A maneira como tudo aconteceu mostrou que nós estamos sim preparados para a nova era da logística.

Embarcadores, motoristas e consumidores abusaram da transformação digital nesse momento, como podemos comprovar na matéria de logística que trouxemos nessa edição. Que passa ainda pelo processo de distribuição de vacinas que vocês também podem ler aqui.

Logística que leva nossa revista até os seus leitores, par que todos confirmem também as colunas, a avaliação da picape Nissan Frontier e muito mais. Não perca nossos vídeos no YouTube, acesse e curta!

Como sempre, nossos agradecimentos pela atenção de todos, grande beijo e se cuidem!!!

Carol Vilanova



Sumário

- 6** Notícias
- 11** De olho na saúde
- 18** Manutenção
- 19** Meio ambiente
- 20** Frete drive
- 22** VUC pelo Mundo
- 24** Ciclo Rural
- 26** Frete a frete
- 28** Falando de esportes
- 30** Oportunidade
- 32** Meu animal
- 34** Siga em frente

8 Entrevista

Ex-diretor de Operações da Ford, Flavio Padovan conta sobre o encerramento da produção de veículos no Brasil e as estratégias da empresa



12 Distribuição

Os cuidados para o transporte das vacinas contra a Covid 19 chegar nos quatro cantos do Brasil



14 Logística

Tecnologia, gestão e informação são os pilares de uma boa logística para garantir o abastecimento em época de pandemia



Conteúdo digital



Vídeo do lançamento do Novo VW Delivery Express +

www.youtube.com/watch?v=WIBEFRgSFX0

No nosso canal do YouTube, acesse: @revistafreteurbano

Frete-drive: vídeo avaliação da Nissan Frontier Versão S

www.youtube.com/watch?v=I5-OZGpZjIE&t=16s



REVISTA

FRETE URBANO

Informação para o transportador VUC

Siga nossas redes sociais



@rfreteurbano



revistafreteurbano



revistafreteurbano



revistafreteurbano.com.br



revistafreteurbano



Notícias

FCA + PSA = Stellantis

Anunciada ainda em 2019, Stellantis foi o nome dado à empresa que nasceu com a fusão entre FCA e PSA, que tem como foco a mobilidade sustentável. A aprovação da parceria foi aprovada no começo do ano pelos acionistas das fabricantes, que será a quarta maior montadora do mundo, com o valor do negócio estimado em US\$ 52 bilhões.

A fusão entre os grupos Fiat Chrysler (FCA) e Peugeot-Citroën (PSA) vai comportar 14 marcas no portfólio, com mais de 400 mil funcionários pelo mundo, compartilhando plataformas, motorizações e transmissões. As 14 marcas ao todo são: Fiat, Chrysler, Maserati, Jeep, Abarth, Alfa Romeo, Lancia, Dodge e Ram, da FCA, além de Peugeot, Citroën, Opel, Vauxhall e DS da PSA. O objetivo da nova empresa é desenvolver 39 veículos eletrificados disponíveis até o final de 2021. ▀



Site exclusivo com informações e serviços

Com foco em melhoria contínua, a linha Master Parts da MWM ganha site exclusivo de informações e serviços. A atualização do website Master Parts inclui investimento na plataforma, layout atrativo e intuitivo, informações técnicas relevantes ao consumidor e aumento de performance de busca. O site pode ser acessado através do endereço www.masterpartsmwm.com.br.

O website ainda conta com catálogos eletrônicos para download completo ou personalizado pelas marcas e/ou categorias de sua preferência, informações técnicas e fotos de cada item, ordenados por categoria e através de um processo de busca por geolocalização, ou seja, o usuário digita seu endereço e automaticamente o site indica quais são os distribuidores da região, mais próximos para compra de sua peça. Atualmente esta linha conta com mais de 800 itens disponíveis. ▀



Caminhão elétrico em operações urbanas

A bordo de um Jac iEV1200T 100% elétrico, as empresas PepsiCo e DHL estão fazendo entregas urbanas na cidade de São Paulo. A Jac Motors comemorou as primeiras 10 unidades do modelo entregues para a PepsiCo, que preocupada com redução de emissão de CO2 em suas operações, não descarta a substituição gradativa de toda a sua frota urbana de caminhões leves pelos Jacs elétricos. A DHL já adquiriu um molo para juntar à sua frota de elétricos já existente.

Com foco totalmente sustentável, o Jac iEV1200T tem 7,5 toneladas de PBT, baixo custo operacional e ampla versatilidade, com previsão de 200 km de autonomia. Ele é equipado com baterias de fosfato de ferro-lítio com 97 kWh de carga máxima, proporcionando possui 177 cv de potência e 1200 Nm (122,4 kgfm) de torque, o que garante agilidade no

trânsito urbano e facilidade de manuseio (não tem câmbio). Segundo a Jac o caminhão faz um custo por km rodado cinco vezes menor que um caminhão movido a diesel equivalente. ▀



Despedida com edição especial

Com apenas 12 unidades numeradas, o caminhão Mercedes-Benz Atron 1635 chega ao fim de sua produção com edição especial de despedida. O modelo é considerado uma das últimas gerações de caminhões bicudos que fizeram história nas estradas e cidades do País

Os caminhões com cabina semiavancada, popularmente conhecidos como bicudos, reinaram por décadas nas mais diversas aplicações, seja com baú, carga seca aberta, baú frigorificado, basculante e uma infinidade de carrocerias.

“Com o passar do tempo, esse tipo de veículo foi perdendo espaço no mercado brasileiro, sendo substituído pelos modelos com cabina avançada, o cara chata, até que chegou o momento de dizer adeus”, afirma Ari de Carvalho, diretor de Vendas e Marketing Caminhões da Mercedes-Benz do Brasil. Quem quiser matar as saudades, acesse: <https://ocaminhao-quefezhistoria.com.br/>. ▀



FILTRO DE COMBUSTÍVEL **PEC3023**

3X MAIS PODER DE FILTRAGEM

que a concorrência

VIDA ÚTIL 20% SUPERIOR

*comparado ao projeto
original de mercado*

MAIOR RESISTÊNCIA

*com a construção em
plástico termofundido.*



PRINCIPAIS APLICAÇÕES

- FIAT DUCATO
- CITROËN JUMPER
- PEUGEOT BOXER

Entrevista

Qual o impacto do fim da produção da Ford

Texto: Carol Vilanova | Fotos: Divulgação

Ex-diretor de Operações da Ford no Brasil e América do Sul, Flavio Padovan comenta sobre as perspectivas para o setor automotivo após o fechamento das fábricas do Brasil e como isso vai impactar os seus clientes. Conhecedor do segmento, ele atuou em altos cargos na montadora americana por mais de 25 anos, foi vice-presidente na Volkswagen do Brasil e CEO da Jaguar Land Rover. Hoje é sócio da MRD Consulting, empresa especializada em gestão executiva

Revista Frete Urbano: Com tanto tempo de Ford, essa decisão de encerramento da produção de veículos no Brasil foi uma surpresa, ou já era esperado?

Flavio Padovan: Muita gente me faz essa pergunta. sinceramente, para mim não foi surpresa. Pode ter sido para o mercado, uma bomba realmente. É uma surpresa pela forma como a Ford faz, eles têm uma estratégia, quando tomam esse tipo de decisão, na qual têm controle absoluto da informação, que não vaza. E anuncia primeiro para o mercado, sem ninguém saber internamente, nem funcionários, nem rede de concessionários, nem fornecedores. Então, toma decisão, anuncia, e depois vai resolver as negociações. Assim que fez com a fábrica de caminhões há dois anos, assim fez agora. Quem acompanha o mercado e conhece as entranhas, como eu conheço, na minha opinião, essa decisão já vem sendo desenhada há alguns anos. Se a gente voltar lá atrás na Autolatina, como a Ford saiu? Com bastante dinheiro no bolso, e sem produto, seu desafio era construir um portfólio de produtos competitivos, tinha uma linha de caminhões bacana, com fábrica no Ipiranga, tinha a fábrica em São Bernardo do Campo. A linha de caminhões era razoavelmente competitiva, mas de automóveis não. Então tinha esse desafio de fazer investimentos para trazer uma linha de produtos competitivas para o mercado brasileiro.

RFU: Foi nesse momento que começou algum tipo de estruturação....

Padovan: Com a fábrica de caminhões no Ipiranga, de automóveis em São Bernardo e Taubaté. E fábrica na Argentina, produzindo Ranger e Focus. A reestruturação começou a ser feita nesse momento, já se sabia que não seria



Entrevista

viável continuar com a fábrica do Ipiranga e São Bernardo juntas. Eram fábricas antigas, ineficientes, então precisava de um projeto novo. Eu participei de tudo isso, porque eu era do Board da Ford. Então, fechou Ipiranga, transferimos a produção para São Bernardo e a aí Ford desenhou o projeto maravilhoso que foi Camaçari (BA), que chamávamos internamente de Projeto Amazon, e foi um sucesso. Foi na época do Antonio Maciel (como presidente da Ford). Uma fábrica moderna e um produto vencedor e inovador que foi o EcoSport, desenhado pelo meu amigo Luc de Ferran, o criador do EcoSport, que foi um produto revolucionário, foi a grande novidade e uma criação doméstica, engenharia brasileira, feito pelo Luc e o time dele. Me lembro tivemos que brigar com o Board lá na matriz para que esse fosse o produto da fábrica nova e não um outro importado, que viesse a ser produzido aqui. E ganhamos a briga.

RFU: E o EcoSport foi um sucesso...

Padovan: Foi o que salvou a Ford, o projeto de Camaçari, o EcoSport e toda a estratégia que foi montada naquele momento. Temos que entender que o projeto da fábrica foi baseado em incentivos fiscais, assim como outras montadoras se beneficiaram disso, isso não é pecado. Incentivo existe para compensar ineficiência, de custo, de dificuldades do próprio país. E também porque os estados queriam descentralizar o eixo ABC e levar desenvolvimento para outras regiões do Brasil, tanto os governos estaduais quanto o federal. Foi um projeto bacana, construído com base incentivo e com base num volume crescente de vendas, essa era a equação do projeto. E os incentivos foram implantados, o EcoSport foi um sucesso, vencendo “pra caramba”. Mas a Ford tinha como objetivo vender muito mais, que o mercado crescesse e que ela crescesse muito mais do que cresceu. Mas infelizmente, o Brasil mergulhou em crises, ficamos na corda bamba nos últimos anos. Há uns anos, dizíamos que o Brasil tinha condições de projetar uma produção de 5 milhões de veículos, e a verdade é que todas as fábricas se prepararam para isso, mas nunca aconteceu.



E a fábrica da Ford passou a trabalhar com muita ociosidade e isso é custo. Quando não tem o volume que se espera, não tem o resultado, a lucratividade que se espera, a capacidade de investir fica comprometida. Você não investe e seus produtos ficam defasados, foi o que aconteceu com a Ford. As outras montadoras investiram em novos produtos, modernizaram suas linhas e a Ford ficou para trás, tudo isso agravado pela última crise, a pandemia, o dólar que disparou, toda essa combinação de fatores tornou a situação da Ford aqui quase insustentável, porque ela vem de prejuízos sucessivos durante os últimos anos.

RFU: Então é melhor parar a produção...

Padovan: Veja bem, um desafio enorme, prejuízo grande, quando você olha para a frente pensa: que futuro tem no Brasil, aí vem a pandemia, cai o volume de vendas, 2020 foi um desastre. Tudo isso cai como uma bomba e o Board da Ford, que já tinha uma estratégia global bem definida de não investir em segmento de negócio onde se perde dinheiro, então, já tinha decidido lá atrás que ia sair de automóveis, que ia concentrar em SUVs e picapes, mercados mais promissores. A Ford é muito forte em picape nos EUA, então era natural que essa decisão viesse, foi apressada por conta da pandemia, mas já era desenhada na minha cabeça. Desde quando fechou a fábrica de caminhões, eu pensei que era uma questão de tempo.

RFU: Quem está de fora pensa que é muito estranho parar de produzir e vender caminhões quando as vendas estavam em alta, e a marca tinha acabado de lançar novos produtos...

Padovan: Falo isso com conhecimento e tristeza, porque eu fiz parte de tudo isso e é muito triste ver acontecer. O fechamento da fábrica de caminhões foi muito triste para mim, o projeto da linha nova fui eu que comecei com a Ford Otosan, na Turquia. Esses modelos novos, a cabine nova. Mas o ciclo de desenvolvimento é muito longo e em caminhões é mais longo ainda, e naquele momento, 2006, tínhamos um cenário, então, se decidiu investir junto com a Ford Otosan, o único lugar o mundo, além do Brasil, a produzir caminhões. Foi uma estratégia inteligente, nós fomos até lá, participamos do projeto e trouxemos a cabine nova e todo plano de modernização da linha etc. Só que é o seguinte, a estratégia da Ford era de ficar onde ela é forte, e não era caminhões, para decidir fechar não foi muito difícil. Mesmo porque quando uma empresa não tem fonte de tecnologia para seguir em frente, veja a Mercedes, a Volkswagen com a Man, Scania, a Volvo, todas têm centros de desenvolvimento espetaculares, e a Ford não tinha mais. Uma empresa que sempre foi orientada para finanças, olha a situação, o que está perdendo dinheiro vamos cortar. Então, quem está de fora tem um olhar diferente de quem olha por dentro. Já vinha andando.

Entrevista

RFU: A Ford foi a primeira, será que outras montadoras não vêm atrás fechando fábricas também?

Padovan: Eu não vou dizer que a Ford vai puxar a fila, não acredito nisso, pois cada empresa tem uma situação peculiar, eu falei da situação da Ford, que é muito diferente da VW, da GM da Fiat. A começar pelo volume, a Ford pertence ao segundo pelotão. O primeiro é a VW, GM e Fiat com 16% cada uma de participação de mercado, e as outras (Ford, Hyundai, Renault, Toyota) com 6 ou 7%. São realidades muito diferentes. Então, não dá para dizer que vai todo mundo vai embora. O que eu acredito é que a gente vai ver hoje é cada vez mais movimentos em busca da sobrevivência, acabamos de ver a união da FCA com a PSA, são quatro montadoras que viraram uma. O que acontece, se a Fiat não tivesse se juntado com a Chrysler lá atrás, provavelmente, não teria sobrevivido, se não tivesse tido acesso ao mercado americano. E agora fez um outro movimento, que estava precisando, para ter sobrevivência, minimizar investimentos, reduzir custos, aumentar competitividade, que é o que todo mundo procura fazer. A Ford mesmo, um ano atrás, anunciou uma aliança global com a Volkswagen para desenvolvimento e produção de picapes, aí temos mais um movimento, silencioso por enquanto, mas está acontecendo.

RFU: Muita coisa está mudando no segmento automotivo?

Padovan: Sim, a gente tem que pensar também o que está acontecendo no mercado automotivo como um todo, muita coisa está mudando. As montadoras demoraram para perceber, só perceberam quando a Tesla chegou e fez um carro, “e vou fazer outro. E vou fazer caminhão agora. E vou fazer elétrico”. Aí as montadoras pensaram, “opa, será que não estou conseguindo ver o que está acontecendo?” Se achavam tão poderosas, que ninguém poderia ameaçá-las neste sentido, mas estavam redondamente enganados. A Tesla veio e fez, hoje em dia vemos mais iniciativas, e com a eletrificação ficou muito mais fácil desenvolver veículos, não pelo custo, mas pela simplicidade. Têm muito menos peças do que no veículo com motor a combustão. Motor menor, mais leve.

Uma vez que domina esse o know how de powertrain elétrico é muito fácil desenvolver carro. Então, o que está acontecendo, a Amazon está construindo um carro, a Uber está desenvolvendo carro, fornecedores tradicionais de montadoras estão desenvolvendo carros, esse ambiente competitivo está mudando radicalmente com a velocidade grande e intensa. E as montadoras estão se mexendo, mas são tão gigantes que vão apanhar muito para conseguir competir com empresa menores que vão chegar.

Todas as montadoras implementaram braços, unidades de negócios para desenvolver carros elétricos, autônomos, tudo que se refere a tecnologias. Hoje tem diretores, unidades de



negócios exclusivos para discutir isso aí. Imagina esse diretor tem em espaço muito pequeno na agenda do Board da empresa, quase nada, porque as prioridades são outras. Os gigantes andam mais devagar, mas a patada quanto vem, é mais pesada.

Hoje já vemos uma mudança na comercialização de veículos, vende-se muito mais para empresas do que para indivíduos, para locadoras, operadores de aplicativos, frotas. E as próprias montadoras também estão investindo em fazer locadoras próprias, aplicativos para aluguel de carro. E a pandemia veio contribuir para acelerar os processos de tecnologia. E veio a mudança de comportamento dos consumidores, que foi muito radical, tudo mudou. Isso provoca mudança na oferta de produtos e serviços, temos grandes desafios por aí.

RFU: É importante lembrar que a Ford não saiu no Brasil, virou uma importadora.... mas e os clientes como ficam?

Padovan: Isso mesmo. A Ford se tornou uma empresa pequena, encerrou as atividades de produção, mas continua operando, como uma importadora. Quando uma montadora deixa de produzir o modelo, já causa um certo desconforto, imagina anunciar a parada de produção. É um impacto grande, o consumidor fica preocupado. Quem já tem um carro Ford está preocupado com manutenção, custo da mão de obra, disponibilidade de peças. Por mais que a empresa tente dizer que vai cuidar do cliente, que não vai faltar peças, não vai acontecer isso. Não é bem assim. Aí, tem o consumidor que pensa em comprar um carro novo, ele vai pensar duas vezes na hora de comprar um Ford. Primeiro que muitos modelos saíram de linha, vai até ter problema para vender o estoque que ainda tem. Então, a Ford vai encontrar mais resistência do que tem hoje e o consumidor vai sofrer. E os concessionários também, a Ford vai ter que negociar indenização com os distribuidores, é um desafio pela frente. ▀

Riscos do sono e fadiga ao volante

Dirigir, dirigir e dirigir. É o que o transportador faz durante quase todo seu dia, que em 99% das vezes começa muito, mas muito cedo. É por isso que a saúde tem que estar em ordem e o nosso sono em dia, uma vez que cochilar ao volante pode causar sérios acidentes.

Estudos no Brasil retratam que falta de sono e fadiga compõem até 50% dos acidentes de trânsito, segundo o ONSV (Observatório Nacional de Segurança Viária), mas que podem ser evitados.

A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) recomenda ao motorista que evite dirigir quando estiver cansado ou com sono. “Muitas pessoas acreditam que uma parada, tomar um cafezinho, lavar o rosto, ligar e aumentar o som do carro ou abrir os vidros vai ajudar, mas não é o suficiente para você vencer o sono”, afirmou o dr. Antonio Meira Junior, presidente da Abramet. “O ideal, se estiver com sono, é não dirigir. Parar em um local seguro e dormir”.

Ainda segundo o levantamento da associação, o sono é uma das principais condições de saúde que mais motivam acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras.

“Observar bons hábitos de sono, tratando possíveis doenças e obtendo sono suficiente antes de qualquer viagem, previne acidentes causados por sonolência”, lembra o diretor científico da Abramet, Flavio Adura. A sonolência excessiva, segundo ele, acarreta redução do tempo de reação, julgamento, visão e dificuldades no processo da informação e memória de curto prazo.

Segundo ele, uma vez que haja sonolência, é muito difícil evitar cair no sono a qualquer momento, então o condutor deve estacionar o carro em um local seguro. “Feche as janelas do carro, tranque as portas, e deite-se no banco do motorista para dormir por pelo menos 20 a 30 minutos”, recomenda.

Sintomas como bocejos frequentes, cabeça pesada, dificuldade de concentração, olhos pesados e dificuldade de mantê-los abertos e focados significam perigo. Câibras e entorpecimentos de pernas e braços, além de reações lentas também mostram que é hora de descansar.



Vamos lembrar que o motorista cansado e com sono se comporta como se estivesse bêbado. Muda subitamente de faixa e tem dificuldades para se manter em linha reta. Além disso, não enxerga bem placas de trânsito e tem reflexos demorados em casos de situações bruscas como alguém que freie bruscamente ou um cachorro que atravesse a pista.

Algumas dicas são essenciais para quem trabalha atrás do volante e precisa ser produtivo.

Dicas para evitar cansaço ao dirigir

- Durma bem antes de pegar no batente e mantenha-se bem alimentado, com comida leve.
- Não tenha pressa de chegar, por isso, planeje a sua rota com certa folga por conta de trânsito e outros imprevistos, para evitar nervosismo.
- Dirija em uma posição confortável, esforços desnecessários causam fadiga.
- Não dirija depois de ingerir remédios que afetem seu estado de atenção, provoquem enjoos ou sonolência.
- Deixe o veículo bem ventilado.
- Pare a cada duas horas para um descanso, tome uma água, café ou apenas estique as pernas.
- Se o sono bater, pare para descansar em local seguro por pelo menos meia hora ou passe o volante para outra pessoa dirigir, se for possível. ■

Distribuição

Como é feito o transporte de vacinas

Nunca se falou tanto a palavra vacina. De acordo com o dicionário, vacina é uma substância composta por agentes patogênicos, que estimula o sistema imune a produzir anticorpos contra os causadores de determinadas doenças e infecções. É considerada a principal forma de prevenção de inúmeras doenças.

Nunca se esperou tanto uma vacina. O mundo almejava com ansiedade a chegada da vacina contra o Covid 19, encarada como a salvação da humanidade contra a transmissão deste mal chamado coronavírus e dos estragos que fez na vida de todos.

Graças a uma força tarefa global da ciência e da tecnologia, hoje temos vacina. E já começou a ser aplicada no mundo inteiro, inclusive no Brasil. Nos quatro cantos do país a vacina tem que chegar, e mais uma vez a população conta com o precioso trabalho do transportador nessa difícil empreitada.

Mas vamos lá, o Brasil tem experiência em logística de vacinação em massa, gratuita. Especialistas dizem até que temos o melhor programa de vacinação do mundo, haja vista as campanhas, da febre amarela, do sarampo, da pólio, todas muito bem-sucedidas.



Distribuição

O diretor da Especialidade de Transportes de Produtos Farmacêuticos do Sindicato das Empresas do Transportes de Cargas de São Paulo e Região (SETCESP), Gylson Ribeiro, salienta os desafios envolvidos no transporte das vacinas.

“Entre os fatores que consideramos desafiadores na distribuição da vacina contra a Covid-19 destacamos o volume de doses a serem distribuídas, a velocidade entre a retirada do produto do estoque e o ponto em que a dose da vacina será disponibilizada ao cidadão e ainda o cuidado no manuseio durante o transporte, pois se trata de um produto de cadeia fria e requer um rígido controle na manutenção da temperatura, afirma Gylson.”

Marcos Augusto Pordeus de Paula, diretor da Frigo King, acredita que o mercado brasileiro de transporte de medicamentos dispõe de infraestrutura logística adequada para transportar as vacinas que combaterão o Covid-19.

Porém, a Organização Mundial de Saúde (OMS) estima que 50% das vacinas chegam comprometidas ao seu destino devido a falhas no controle de temperatura. As normas que

regem esse transporte são determinadas pela Resolução da Diretoria Colegiada (RDC 430/20) pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA).

“Os devidos cuidados com a manutenção da temperatura ideal, ao longo de todo o trajeto, e o correto armazenamento da carga são partes fundamentais para garantir o combate ao Covid-19”, explica Marcos.

A Frigo King fabrica equipamentos de alta tecnologia para refrigeração de cargas transportadas em baixas temperaturas. “Os equipamentos são próprios para atender os três padrões de temperatura utilizados usualmente pelos operadores logísticos e que são determinados pela ANVISA”, afirma o executivo.

Os equipamentos da empresa permitem o monitoramento e registro dos dados da temperatura durante o transporte com o uso de dataloggers. A segurança e garantia da manutenção da temperatura da carga se completam com o acompanhamento remoto por meio de dispositivos como smartphones. ■

Tipos de carroceria refrigerada

A Frigo King fornece equipamentos para atender o maior leque de demandas de transporte de medicamentos. O Titan é utilizável desde baús sobre chassi de caminhão leve até semirreboque. A Linha Flex atende o transporte em caminhão leve com baú e a Farma Basic é destinada a logística que usa veículos comerciais leves com espaço refrigerado para carga.

Três padrões para transporte são adotados para atender as características próprias dos medicamentos sem que sua qualidade e eficácia sejam afetados, permitindo a correta armazenagem e transporte de medicamentos.

1º padrão: temperatura da carga em 18 graus positivos, com variação na faixa de 15° a 25° positivos, e atende a grande maioria dos medicamentos vendidos no Brasil.

2º padrão: temperatura de 5 graus positivos, com variação de 2° a 8° positivos, e é adequado para o transporte da maior parte das vacinas e demais produtos mais delicados e tecnologicamente avançados, como insulina.

3º padrão: opera em 18 graus negativos para menos e é adequado para o transporte de outros tipos de vacinas. A maior parte da tecnologia presente nas vacinas em desenvolvimento para combater a Covid-19 pode ser transportada com os equipamentos atuais. “Fora desse padrão será necessário desenvolver algo específico”, diz Marcos.



Desafios do transporte em época de pandemia

Texto: Carol Vilanova

Investir em logística, tecnologia e rapidez na tomada de decisões é um fator de extrema importância para garantir o abastecimento de produtos e suprimentos dentro e fora dos grandes centros urbanos

Quem pensava que o ano de 2021 seria sem pandemia, errou feio. Começamos o ano, inclusive, com aumento de casos da Covid 19 e ações para garantir mais distanciamento social no mundo inteiro. Novamente, o transporte de cargas se torna protagonista, não apenas no abastecimento de insumos, mas ainda na distribuição de vacinas que começa a acontecer como imunização de massa.

Por conta disso, transformações estão sendo necessárias em todos os setores da sociedade, e a logística, que sempre foi importante, ganhou mais espaço e precisou ser mais confiável e eficiente para atender às demandas por entregas mais rápidas de uma variedade maior de produtos em todos os elos da cadeia de suprimentos, produtores, distribuidores, varejistas e consumidores.

Gerenciar o transporte de maneira eficiente depende de

planejamento e uma ótima gestão da empresa que faz a distribuição, para movimentar com otimização as mercadorias entre armazéns, veículos de carga, locais de varejo e clientes. O uso de softwares que fazem justamente o gerenciamento de todo esse processo se tornou cada vez mais essencial.

Tecnologia aliás, está incrustada no centro desse processo, em primeiro lugar por conta do delivery e do e-commerce, que cresceram absurdamente nesse período. E até mesmo entre os motoristas no quesito de buscar a carga e negociar com o embarcador, no caso dos autônomos.

O especialista Antonio Wroblewski, Engenheiro com MBA na NYU (New York University), presidente do Conselho de Administração da Pathfind, conselheiro na BBM Logística e sócio da Awro Logística e Participações, acredita que agregar inteligência ao processo é o mais inteligente no momento. "É um investimento relativamente baixo e que oferece



crédito da foto: freepik.com

resultados significativos em pouco tempo. E que cria a base tecnológica para uma operação em que independentemente do tamanho da frota, todos os equipamentos entregam 100% do potencial”.

Ele continua: “Distribuir na cidade sempre foi complexo e caro. Com o aumento de volume observado desde março — que é uma tendência —, as dificuldades aumentaram e ainda tornaram a questão urgente. A solução deve ser buscada agora e demanda mais inteligência do que tamanho, com a incorporação de tecnologia e estratégias de centros de distribuição menores e mais próximos dos clientes”.

Importante para uma boa logística

- Rotas mais eficientes;
- Frota mais adequada;
- Sequenciamento mais inteligente;
- Prioridade dos clientes;
- Janelas de entrega;
- Estratégias de atendimento de acordo com o fornecedor, entre outros.



Logística

Como acontece na prática

Um dos principais e-commerces de entrega de flores no Brasil, a Flores Online conta com um sistema de logística eficiente para atender com qualidade em todo país. Para isso, opera de duas formas: a roteirização, que é a inteligência do nosso negócio, e da mão de obra em si.

“A parte de roteirização é feita por uma equipe própria e é a parte mais importante onde fazem acontecer as entregas dentro do lead time proposto pela marca, com entregas no mesmo dia em até 3h, dependendo da hora que a pessoa fechou o pedido”, explica Lucas Buffo, CIO (Chief Information Officer, ou seja, responsável pela tecnologia da informação) da empresa.



crédito da foto: flores online

Logística

Ele conta ainda que a mão de obra é terceirizada, com empresas de carro (Fiorino e carros particulares) e motos, que fazem o transporte de produtos de entregas onde a maior preocupação é com o cuidado dos arranjos para manter a qualidade do produto. Essas equipes são especializadas em entrega e manipulação de flores, com treinamento feito pela Flores Online.

Para o abastecimento, a empresa opera com uma van modelo Renault Master, que traz os produtos da Ceagesp para o Centro de Distribuição da Flores em Online em São Paulo.

“O momento atual convida a todas as empresas a terem uma cadeia mais responsiva, com fluxos e tomadas de decisão mais rápidas e assertivas por meio de modelos mais tecnológicos. É onde todos precisam investir nesse momento para garantir a eficiência logística, que sempre foi discutido no mercado, e pouco aplicado”, afirma Luiz Torres, CEO da Flores Online.

De acordo com ele, as empresas que tiveram uma maior visibilidade da sua cadeia conseguiram responder melhor à crise, principalmente aquelas que puderam contar com um



Logística

bom sistema de entregas e que tiveram ainda a ajuda dos fornecedores e da tecnologia, permitindo monitoramento do estoque.

Investimento em digital e relacionamento com fornecedores são essenciais para o atual cenário de crise e no pós-pandemia. “A gestão de informações em nuvem, uso de inteligência artificial e uma boa estrutura para o home office, garantem a segurança dos colaboradores, enquanto a aproximação com os seus parceiros, a busca por trazer o serviço mais próximo de você com negócios locais, junto dessas ferramentas puderam contribuir de forma muito mais eficaz”, analisa.

Foi o que a Flores Online trouxe ao longo dos anos e o que procurou fazer durante a pandemia. Investimentos em novos recursos e maior aproximação com seus parceiros, procurando entender as dificuldades de cada um e auxiliar, dentro que foi possível. “Não foi à toa que a marca registrou um crescimento de 100% no faturamento”, enfatiza.

Como será o futuro da logística no mundo pós-pandemia ainda não se sabe. “Não sabemos o dia de amanhã, mas é claro que a integração entre empresas e fornecedores, a descentralização de grandes centros produtores, tecnologia, inteligência artificial e os e-commerces são o futuro”, completa Torres. ■



Manutenção

Importância da revisão de férias

É poca de férias é sempre um período muito utilizado para viajar. Mesmo em tempos de pandemia, muita gente buscou um refúgio para se isolar durante os meses de dezembro e janeiro.

Porém, nada mais desagradável do que ter o seu veículo quebrado no meio do caminho, por falta de manutenção preventiva. Por isso, a dica é: antes de pegar a estrada, faça uma boa revisão, para garantir a segurança de todos e não estragar o passeio, é claro.

Para dar atenção a itens essenciais de desgaste, a Tecfil deu algumas recomendações, alertando para a verificação dos filtros de óleo, ar, combustível e cabine, e ainda do estado das palhetas do limpador do para-brisa. Claro que outros sistemas devem estar funcionando perfeitamente, para evitar riscos nos deslocamentos.

Os técnicos da empresa acreditam que neste período chuvoso os limpadores de para-brisa são mais utilizados. E mantê-los funcionando corretamente é fundamental para garantir uma boa visibilidade e, consequentemente, a segurança de motoristas e passageiros.

Segundo a marca, a maior causa de desgaste das palhetas é o ressecamento da borracha ocasionado pela exposição ao sol. “Além de não desempenhar a limpeza de forma eficiente, podem causar arranhões no para-brisa e ruído durante o funcionamento”, conta Plínio Fazol, gerente de marketing e novos produtos da Tecfil, que recomenda a troca do item, pelo menos, uma vez ao ano.

Em relação aos filtros, vale lembrar que os veículos são equipados com quatro tipos – óleo, ar, combustível e cabine – e que cada um deles influencia de forma diferente o funcionamento do veículo. “Os filtros são uma barreira contra as impurezas, que têm impacto negativo no desempenho do motor, aumentam o desgaste das peças e podem até causar a proliferação de bactérias”, conta.

A troca do filtro de combustível é recomendada seguindo o prazo de troca descrito no manual do veículo. Sua principal função é impedir que as impurezas do tanque cheguem ao sistema de injeção. “Falhas na hora de acelerar



ou dificuldade para arrancar podem indicar que o filtro está sujo ou entupido”, observa Fazol.

Com a função de agir como uma barreira contra detritos que podem chegar à câmara de combustão, filtro de ar do motor em mau estado ocasiona o mau desempenho e o aumento do consumo de combustível. Quando este filtro está sujo, a Tecfil recomenda a troca imediata do item, destacando que ele jamais deve ser limpo com jatos de ar comprimido e reutilizado. “A força do jato de ar pode romper as fibras da mídia de filtração e agravar as consequências”, alerta.

A sua substituição deve ser no momento certo para evitar o consumo excessivo de combustível, o aquecimento do motor, a perda de potência e o aumento de gases poluentes pelo escapamento. “O período de troca para esse filtro pode variar de acordo com o ambiente em que o veículo circula, contudo, é necessário verificar as recomendações de manutenção dadas pelo fabricante do veículo”, acrescenta Fazol.

Na hora da revisão é necessária uma boa análise no sistema de lubrificação, que é responsável pela proteção contra o desgaste das peças. Neste sistema, o filtro de óleo atua eliminando as impurezas resultantes da fricção das peças móveis do motor e da combustão. A Tecfil recomenda que a troca deste filtro seja feita conforme o manual do veículo, sempre junto com a troca do óleo do motor.

O filtro de cabine é um componente fundamental para purificar o ar e reter as impurezas que entram nos automóveis pelos dutos de ventilação. Pesquisas mostram que, quando a troca deste filtro não é realizada no tempo adequado, a concentração de poluentes dentro de um veículo pode ser muito maior do que fora dele, podendo causar doenças alérgicas e respiratórias graves.

Em ambientes urbanos, por exemplo, a Tecfil orienta que os filtros de cabine sejam trocados entre seis meses e um ano, no máximo. “Quando o item está saturado, os consumidores devem ficar atentos a sintomas como perda de eficiência do ar-condicionado e mau cheiro no interior do veículo”, conta Fazol. ■

São Paulo não pode mais conviver com a poluição de seus rios

O ano de 2020 foi um ano a ser esquecido? Não tivemos nada para comemorar? Fiz o que o ex-ministro da Saúde sempre frisava: “fique em casa”. E, sim, fiquei em casa. Trabalhei em home office, pedi comida pela internet e conversei com os amigos, familiares e colegas pelos vários aplicativos existentes.

No final do ano, recebi um convite para conhecer a nascente do Rio Pinheiros, em Paranapiacaba, pedacinho da Inglaterra em Santo André.

Deixei o medo de lado e juntei a coragem e a vontade de conhecer esse lugar incrível e poder estar perto da natureza.

Conheci a nascente e também o trabalho que o Governo do Estado de São Paulo está realizando para a revitalizar o Rio Pinheiros. Fiquei bem impactada com os números apresentados.

Só em 2020 foram retiradas mais de 20 mil toneladas de resíduos sólidos como garrafas pet, bicicleta, pneus, plásticos, entre outros. Foram retirados ainda 240.595 m3 de sedimentos por meio do desassoreamento, o que equivale a 15.037 caminhões. Até o momento, mais de 150 mil imóveis foram conectados ao sistema de tratamento de esgotos. E a previsão é que até 2022, mais de 500 mil conexões sejam realizadas dentro do programa, beneficiando mais de 3 milhões de pessoas e evitar que todo o resíduo orgânico desses locais chegue até o rio.

O objetivo desse programa é bastante positivo: reduzir o esgoto lançado em seus afluentes, melhorar a qualidade de suas águas e integrá-lo a cidade. E para alcançar esse objetivo, lançou muitas frentes de trabalho: saneamento, manutenção, revitalização e, principalmente, de educação ambiental.

Destaque especial para as ações de revitalização

- A área da ciclofaixa com novas sinalizações de pontos, placas de orientações, guaritas de alvenaria com banheiro e ar-condicionado. O asfalto danificado foi refeito, além da retirada de lombadas para garantir a acessibilidade a bicicletas adaptadas para pessoas com deficiência.

- Implementar espaços de uso público na área de 29.804 metros quadrados, incluindo a cobertura do prédio e o entorno. A ideia é que o espaço abrigue cafés, bares, restaurantes e lojas para transformar o local em um novo cartão postal da cidade.

- Implantação de um parque linear às margens do canal oeste do Pinheiros. A parceria abrange o trecho entre a sede do Pomar Urbano e a Ponte Cidade Jardim, com aproximadamente 8,2 mil metros de extensão. Estão previstos pista de caminhada, ciclovia, pontos de alimentação, banheiros, além de novos acessos para interligação com o transporte público. Todas as estruturas e atrativos serão de uso público e gratuito.

- Iniciada mais uma etapa do Projeto Pomar Urbano para recuperação ambiental e paisagística do rio Pinheiros. A parceria com a Reservas Votorantim prevê o plantio de milhares de mudas nativas paulistas ao longo de 13 quilômetros do rio.

- O projeto Novo Rio Pinheiros prevê, dentro dos contratos de expansão da rede de coleta de esgoto, ações de comunicação socioambiental com a implantação de uma cooperativa com obras já iniciadas, usina de reciclagem e ações educativas em comunidades. 



Valquiria Stoianoff
é jornalista formada pela
Universidade Metodista

Frete drive

Nissan Frontier: simples e robusta para trabalhar

Simples e objetiva. A picape Nissan Frontier na versão S, a mais básica, certamente é uma boa opção para o transportador que usa a picape para trabalhar, afinal, sua caçamba aguenta mais de uma tonelada.

Em termos de visual, temos um modelo clean, por fora e por dentro. Os para-choques são da cor da carroceria, os faróis têm máscara negra, e as rodas de liga leve 16" com calota central. Conforto básico para os ocupantes: ar-condicionado, trio elétrico e direção hidráulica.

Mas em relação às tecnologias de assistência ao motorista, a picape capricha, oferece de série, freios ABS com controle eletrônico de frenagem (EBD) e assistência de frenagem (BA), controles de tração e estabilidade (VDC – Vehicle Dynamic Control), controle automático de descida (HDC), sistema de auxílio de partida em rampa (HSA) e acionamento eletrônico de tração (2WD e 4WD high/low).

Na parte interna, com toda a simplicidade de uma cabine de entrada, som e conectividade são opcionais, neste modelo não tinha. O quadro de instrumentos é de fácil visualização, com computador de bordo simples e indicador de troca de marchas. Mas fez falta um sensor de ré na hora de manobrar os mais de 5 metros do veículo. Mimos que deixaram a gente mal acostumada nos últimos anos quando não tem.



A Nissan Frontier na versão S é equipada com o motor 2.3L 16 válvulas, Turbo Diesel simples, com Intercooler e injeção direta de combustível. A transmissão é manual de seis marchas, conferindo ao modelo a potência de 160 cv @ 3.750 rpm e torque de 41 kgfm @ 1.500 ~2.500 rpm.

A capacidade da caçamba é de 1.054 litros com quatro ganchos de fixação, protetor de caçamba e a capota marítima são opcionais. A suspensão traseira é robusta, com sistema multilink e molas helicoidais. Segundo a engenharia da marca, suspensão dianteira de arquitetura com braço duplo assistido por barra estabilizadora ganhou nova geometria, o que ajuda para quem trabalha com a picape. 🚚



Dimensões e pesos

Comprimento	5.264 mm
Largura	1.850 mm
Entre-eixos	3.150 mm
Altura	1.826 mm
Capacidade de carga	1.005 kg
Capacidade da caçamba	1.054 litros
Carga máxima rebocável (sem freio)	750 kg
Peso em ordem de marcha (Std A)	2.030 kg
Peso Bruto Total (PBT)	3.035 kg

Ficha técnica

Motor:	2.3L 16 válvulas, Turbo Diesel c/ Intercooler e Injeção Direta
Combustível	Diesel
Cilindrada	2.298 cm ³
Potência	160 cv @ 3.750 rpm
Torque	41 kgfm @ 1.500 ~2.500 rpm
Transmissão	Transmissão manual de 6 marchas
Tração	4x4
Direção	Hidráulica
Rodas e Pneus	Liga leve 16 - 255/70 R16 All Season
Freios	Discos ventilados dianteiros e tambores traseiros com sistema ABS de 4 canais e 4 sensores com controle eletrônico de distribuição de força (EBD)
Suspensões	Suspensão dianteira: braço duplo com barra estabilizadora (double wishbone) Suspensão traseira: multilink com molas helicoidais e eixo rígido com barra estabilizadora
Tanque de combustível	80 litros

VUC pelo Mundo

Renault Trafic: dinâmica e elegante



Quando a gente se dá conta que a gama de opções de veículos ofertados do outro lado do mundo é muito maior do que a nossa, é de chorar, não é mesmo. Principalmente, se o assunto for os veículos urbanos de carga, que na Europa e até nos EUA dão um banho na gente em relação a modelos modernos e funcionais.

A Renault, por exemplo, que no Brasil oferece o furgão Master e o Kangoo como principais modelos para carga, sem contar a picape Duster Oroch, é claro, na Europa oferece muito mais. O que a gente mostra aqui é o veículo urbano leve Renault Trafic – o nome pode ser familiar, mas na verdade não tem nada a ver com a Trafic que tivemos por aqui nos anos 90.

Emblemático, assim a Renault trata o seu modelo que completa 40 anos e já passou por três gerações de acabamento, com mais de 2 milhões de unidades vendidas em 50 países. Os novos Trafics ganharam um visual mais distinto,

com certeza, moderno e elegante, com muita funcionalidade.

Lançado em 1980, o Renault Trafic está entre as três primeiras colocações em número de vendas de vans de médio porte da Europa. No ano 2000 chegou o Trafic 2 e em 2014 a van chegou na geração 3, que ganhou sua remodelação para o novo modelo, recém lançado e que chega em março deste ano lá no velho continente.

O Novo Renault Trafic Van é um veículo multifuncional, que foi renovada por dentro e por fora. A gama conta ainda com as versões Combi, Bus e SpaceClass para transporte de passageiros.

Disponível em 275 versões, o Novo Renault Trafic é modular e personalizável por conta das diversas opções, acessórios e possibilidades de conversão, com dois comprimentos e duas alturas e volume de carga útil de 3,2 a 8,6 m³.

Como curiosidade, a Trafic é construída na fábrica de Sandouville, na França e vai emprestar sua plataforma para a futura produção da nova van Mitsubishi Motors.



Desde 1979, amortecendo seus impactos!



11 2723.9933

vendas@gardinotec.com.br
www.gardinotec.com.br

CERTIFICADA
ISO 9001:2015



VUC pelo Mundo

Van urbana de referência na Europa

Modernidade e de longe com cara de veículo de carga, a Renault reestilizou o Novo Trafic com capricho e versatilidade, incluindo a ampla grade e faróis totalmente em LED, mais high-tech, dinâmicos e eficientes, com um formato muito atraente, de acordo com a identidade da marca.

Se o que interessa ao transportador é o compartimento de carga, este oferece um comprimento de trabalho de até 4,15 m e uma série de soluções que tornam o carregamento mais fácil e seguro, incluindo um ângulo de abertura da porta traseira de 255 °, até 18 ganchos de amarração e uma trava da porta esquerda para conduzir com a porta direita aberta a 90 °.

No escritórinho dentro da confortável cabine, a impressão de estar ao volante de um automóvel de passageiros é nítida. Com um painel modernizado, banco de passageiro dobrável, com espaço para um computador, espaço de armazenamento e um tablet com uma prancheta, com suportes.

A Renault se orgulha ainda de ter transformado o interior do Trafic num verdadeiro escritório móvel e conectado, agora incluindo conectividade a bordo com soluções de multimídia de alto desempenho, com Evolução R-LINK, Media Nav Evolution com tela multitoque (compatível com Android Auto™ e Apple CarPlay™), novo rádio DIN único R & Go e um novo microfone para melhor qualidade de chamada.

Tecnologias de direção úteis como sistemas avançados de assistência ao motorista (ADAS) da New Trafic, incluindo Wide View Mirror, assistência de estacionamento frontal e traseira com câmera de ré e sistema Trailer Swing Assist para manter os reboques estáveis.

Finalizando com o moderno conjunto mecânico, com um anova geração de motores 2.0 dCi diesel, que atendem aos padrões Euro 6d-temp, equipados com turboalimentador de geometria variável, capazes de oferece potência e torque extras, até 170 cv e 380 Nm. Como tecnologia de controle de poluição é usado o sistema de redução catalítica seletiva (SCR).

Para casar com o motor, a caixa de velocidades automática de embreagem dupla EDC6, para mudanças mais suaves e rápidas, proporcionando conforto e operação perfeita tanto nas manobras diárias na cidade quanto em estradas. ■



11 2723.9933 vendas@gardinotec.com.br
www.gardinotec.com.br



peças e serviços



Ciclo Rural

VW Delivery com tração 4x4: para todos os terrenos

Sim, o VW Delivery é um veículo de carga que presta um serviço de alta funcionalidade para a operação urbana, mas quem disse que o caminhão não pode ajudar também na fazenda? A Volkswagen Caminhões e Ônibus focou nos segmentos agro e elétrico para o desenvolvimento desse modelo, foram dois anos de pesquisa e testes.

E não foi fácil entregar o único caminhão leve com tração integral do país, o VW Delivery 11.180 4x4 foi mostrado pela primeira vez na Fenatran de 2019, e agora vem completar o portfólio de soluções da família Delivery, com aplicações para segmentos de 3,5 a 13 toneladas de Peso Bruto Total.

O Delivery fora de estrada mantém as características do resto da gama, boa capacidade de carga, robustez e economia de combustível. A ideia é oferecer mais do que as picapes, que atualmente realizam operações para este tipo de público.

A engenharia da Volkswagen explica que o projeto do eixo trativo dianteiro do Delivery 11.180 4x4 foi desenvolvido com exclusividade para a marca, em uma parceria com a

Dana. A tração 4x4 se dá por meio do uso de uma caixa de transferência Marmon Herrington com dupla velocidade, o que confere ao veículo um desempenho otimizado em qualquer active.

Os atributos de veículo off-road são refletidos na altura em relação ao solo de 196mm, superior à da versão 4x2, o que torna o caminhão ideal para encarar terrenos irregulares, sem comprometer a facilidade de carga e descarga e o acesso à cabine, que aliás, ganhou um degrau adicional. Seus ângulos de entrada e saída são, respectivamente, de 30° e aproximadamente 40°, contra 20° e 28° do modelo 4x2.

11.180 4X4

Ciclo Rural

Rodar em qualquer solo, para isso foi adotado os pneus de uso misto específicos (235/75 R17.5) para operações com tração integral. O veículo está disponível com distância entre-eixos de 4.000 mm e plataforma de carga com 4.500mm de comprimento, o que possibilita a adequação de diferentes implementos.

Com a inclusão da função roda livre na tração dianteira, o caminhão volta a ser um 4x2, isso é possível por meio

do acionamento de um mecanismo simples, com o veículo parado, o condutor pode desconectar as rodas dianteiras do sistema de tração, quando não são necessárias.

O visual ainda mais “invocado” é adquirido com o Show Car Package, um kit de peças que vai além do apelo estético, conta com itens como guincho elétrico, quebra-mato, kit de luzes e farol de milha, úteis para o dia a dia na operação do veículo. ▀



Frete a frete

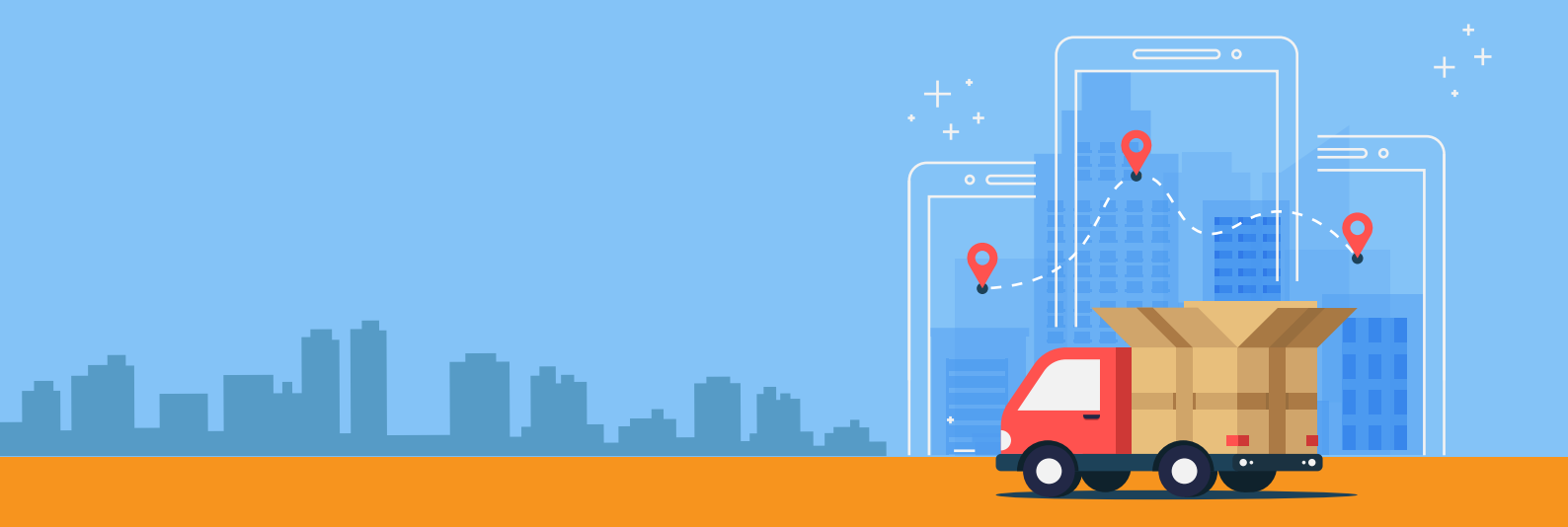


Morador do interior paulista, na cidade de Sumaré, Roberto Carlos dos Santos, 51 anos, é formado em engenharia de produção e trabalha há pouco tempo com transporte de cargas. Fiat Ducato 2013, um furgão carga seca. “Trabalho como distribuidor da Selmi, fabricante da dos produtos Renata, Galo, que eu pego na fábrica que fica em Sumaré”, conta. Ele afirma que entrega em todos os lugares. “Onde mandar eu tô indo”. A esposa também estava ajudando, mas não quis sair na foto. Roberto Carlos conta que encontrou o transporte de cargas como opção depois que foi demitido da empresa onde trabalhava, em plena pandemia. “Aí, financeiei o carro e comecei a trabalhar desde então. Um ponto difícil é o tempo que os supermercados demoram para receber a mercadoria, que prejudica nosso roteiro”, observa. ▀

O motorista Thiago Tavares Mendes, 26 anos, trabalha desde os 18 com transporte de cargas. Ele conta que começou a sua vida profissional com uma van e agora está com caminhão próprio, um VW Delivery 8.150 ano 2001, equipado com baú carga seca. Thiago transporta chocolates, bolachas, todo tipo de alimentos não perecíveis. “Sou da cidade de São Paulo, mas faço entregas em todo o estado”, diz. Ele afirma que o que mais gosta na profissão é de passear. “Gosto de quando me mandam viajar”, comenta ele que presta serviço como agregado para algumas empresas. ▀



O motorista Hüseyin Tekdemir, de 62 anos de idade, dirige uma van de passageiros Mercedes-Benz Sprinter acompanhando uma guia turística na Turquia. Um método diferenciado e personalizado de turismo, ele passa toda a viagem com os mesmos passageiros, levando-os para várias cidades e passeios do país. A turma visita diversas regiões de muita beleza, como Istambul, Ancara a Capadócia, Efeso e Pamukkale. ▀



Mais um paulistano, Ricardo Batista Barrocal, 58 anos, mora no bairro do Carrão, na cidade de São Paulo, e dirige o seu Kia Bongo 2010, equipado com baú de carga seca. Ele já está no ramo de transportes de cargas faz mais de 30 anos e no momento trabalha como agregado para diversas empresas com a distribuição em todo o estado. "O que eu transporto? Tudo o que precisar, sabão, detergente, enlatados, o que tiver a gente distribui". Ricardo trabalha com a esposa como ajudante, mas ela não quis sair na foto. ▀



Luis Araujo, 46 anos, trabalha com uma 35s14, ano 2015, que tem a um ano, implementada com baú frigorífico, fazendo entregas para a Sadia. É prestador serviço agregado para a empresa EBD e Guedes Transportes. "Sou motorista há 8 anos e antes era vendedor de loja. O que gosto na profissão é o fato de ficar na rua, sem ficar preso, a liberdade é bom demais". Trabalho com um ajudante, que é meu cunhado, o Toniinho, de 55 anos. ▀

Falando de esportes

Temporada esportiva com cara de ano novo, mas com gosto de ano passado

Covid-19 e desmando de dirigentes prejudicam calendário esportivo. Torneios e campeonatos são adiados, afetam qualidade técnica das equipes e prejudicam calendário 2021



Historicamente janeiro é um mês morno em relação ao esporte. Este mês fica reservado para férias, especulações sobre contratações, saídas e vindas de atletas. Isso também ocorre no jornalismo esportivo, praticamente zero de novidades. Com a pandemia ainda assolando o Brasil e o mundo e a incompetência dos nossos dirigentes em tomar decisões serenas e sensatas, isso mudou. Só na América do Sul e no Brasil é que os campeonatos ainda não terminaram. Na Europa e resto do mundo as temporadas seguem seu ritmo normal. Começamos 2021, porém com o calendário 2020 ainda em andamento. Estamos na fase final de alguns eventos esportivos como o campeonato Brasileiro série A e B, finais da Libertadores, da Sul-Americana e a final do Mundial de Clubes. Tudo fica meio confuso. Mas estamos aqui para facilitar e ajudar, você leitor, a programar sua agenda esportiva.



Carlos Briotto é jornalista formado pela Univ. Metodista

2020 que ficou para 2021

Futebol

Num campeonato marcado pela instabilidade, onde diversos clubes já assumiram a liderança, o campeão brasileiro foi conhecido na última rodada. Com fortes emoções, o Flamengo conquistou o bicampeonato. Na série B, campeonato finalizado em janeiro, tivemos a Chapecoense como campeã. América/MG, Juventude e Cuiabá completam o quarteto que disputará a Série A em 2021.

Já a decisão da Copa do Brasil ficou marcada para os dias 28/02 e 07/03. Palmeiras, com duas vitórias convincentes sobre o Grêmio, ganhou seu quarto caneco. Com o título, o Palestra também conquistou a tríplice coroa (Campeonato Paulista, Libertadores e Copa do Brasil). A última vez que o time alviverde realizou tal feito foi na temporada de 1993.

Libertadores e Sul-Americana

O Palmeiras sagrou-se bicampeão da América ao derrotar o Santos, no Maracanã, por 1 a 0. Com o título, a equipe alviverde ganhou o direito de disputar, em Doha, no Catar, o Mundial de Clubes.

A Sul-Americana já tem seu campeão conhecido. Em decisão caseira o argentino Defensa Y Justicia levou o caneco ao vencer a equipe do Lanús por 3 a 0.



Falando de esportes

Mundial de Clubes

O torneio que reúne os principais campeões continentais teve o Bayern de Munique como campeão. Na final os alemães venceram os mexicanos do Tigres por 1 a 0. Na disputa pelo terceiro lugar Palmeiras e Al Ahly não saíram do 0 a 0. Na decisão por pênaltis, a equipe egípcia venceu por 3 a 2 e ficou com o terceiro lugar.

Agenda 2021

Futebol

Não haverá férias nem tempo para respirar. A temporada brasileira começa três dias após o término do Brasileirão com os campeonatos regionais. Os campeonatos sul-americanos ainda não têm datas estabelecidas, já que dependem da definição dos representantes brasileiros. Além disso teremos eliminatórias para a Copa do Mundo.

Abaixo as datas dos principais torneios nacional, sul-americano e europeu.

Campeonatos Regionais – 02/21 a 05/21 – 16 rodadas

Brasileiro Série A – 05/21 a 12/21 – 38 rodadas

Brasileiro Série B – 05/21 a 11/21 – 38 rodadas

Libertadores – 02/21 a 11/21*

Eliminatórias para a Copa – 25/03 a 18/11 – 5 rodadas

Eliminatórias para a Copa (Europa) – 03/21 a 11/21

Copa América – 11/06 a 11/07

Campeonatos Nacionais Europeus – 09/20 a 05/21

Eurocopa – 11/06 a 07/07

Liga dos Campeões – 09/20 a 05/21

Liga Europa – 10/20 a 05/21

*previsão

Olimpíadas

Adiada por causa da pandemia de Covid-19, o evento que deveria ter acontecido em julho/agosto do ano passado foi transferido para aos mesmos meses de 21. Mesmo com a vacina já disponível, ainda há dúvidas se ela será mesmo confirmada para esta data. O Comitê Olímpico Internacional (COI) e o governo japonês garantem e trabalham para isso. Vamos torcer para que aconteça.

Tênis

O calendário internacional tem seu início programado para janeiro com torneios preparatórios para o primeiro Grand Slam que será o Austrália Open, em fevereiro. Além disso teremos Roland Garros, Wimbledon e US Open.

Austrália Open – 07 a 22/02

Roland Garros – 23/05 a 7/06

Wimbledon – 28/06 a 12/07

US Open – 30/08 a 13/09

Fórmula 1

Preparem suas fichas para apostar se o recorde de títulos mundial passará a ter um novo rei. Schumacher e Hamilton possuem sete títulos cada, mas só um está em atividade. Além disso, tudo leva a crer que a Equipe Mercedes continuará andando a frente dos seus oponentes, já são seis títulos consecutivos de construtores. RedBull corre por fora e a Ferrari que é sempre cotada, mesmo dando vexame nas pistas temporada após temporada.



Este ano teremos algumas novidades. A começar pelo número de provas. Nesta temporada teremos 23 etapas, um recorde para a categoria que ano a ano vem aumentando o número de corridas. A segunda é com relação ao GP do Brasil, que agora passa a se chamar GP São Paulo. Outra está relacionada aos nomes das equipes. A Renault muda o nome para Alpine e a Racing-Point terá a frente a marca Aston Martin. Por fim, teremos a volta de um velho conhecido. Após ausência de dois anos, Fernando Alonso retorna à categoria pilotando uma Alpine.

O início da temporada começa no dia 1º de março com o GP da Austrália e termina em 5 de dezembro em Abu Dhabi. O Brasil sediará a 21ª etapa em 14 de novembro.

Basquete

O torneio americano começou em dezembro passado e terá seu campeão conhecido em julho deste ano. Cada equipe jogará 72 vezes na temporada regular, fora os playoffs. Os Lakers, atual campeão tentarão o bicampeonato, mas não será uma tarefa fácil. Na Conferência Oeste, além do time de LeBron o outro de Los Angeles, o Clippers, também entra como favorito nas bolsas de apostas. Já pela Conferência Leste os favoritos são o Milwaukee Bucks, Golden State Warriors e Brooklyn Nets. ■

**NOS TEMOS A SOLUÇÃO PARA
OS RISCOS DO SEU NEGÓCIO**

Somos uma empresa com competência em
seguros e focada no seu negócio

LE SOIL

SOLUÇÕES PARA RISCOS EMPRESARIAIS

ÚNICA NO BRASIL
CERTIFICADA PELA NORMA
ISO 9001:2008

(11) 4972-4699/4972-5294

/lesoilcorretora

contato@lesoil.com.br

www.lesoil.com.br

Faça revisões em seu veículo regularmente

**PROMOÇÃO DE ASSINATURA
ASSINE JÁ E RECEBA EM CASA**

LIGUE! (11) 2534-5182

www.revistafreteurbano.com.br

REVISTA

FRÉTE URBANO

Informação para o transportador VUC



RODAFUSO®

PARAFUSOS E PORCAS DE RODAS

**SEMPRE INOVANDO E APRIMORANDO
SEU ALTO PADRÃO DE QUALIDADE**



**MELHOR PREVENIR
DO QUE REMEDIAR
GARANTA SUA SEGURANÇA
USE ANTIFURTOS**

RODAFUSO®

**ANTIFURTO PARA
RODA DE ALUMÍNIO
OU AÇO
PARA TRUCKS, CARRETAS,
CAMINHÕES E ÔNIBUS.**

11 2148-5514

WWW.RODAFUSO.COM.BR



QUALIDADE QUE ILUMINA

38
ANOS

Referência no mercado de iluminação
automotiva para caminhões



Alta
tecnologia



Qualidade
que você confia



Produtos
Inspeccionados

www.ninofarois.com.br



☎ (19) 3782-6060

☎ (19) 9.7403-2077

R. Batista Raffi Nº 53/35, Jd. Nova Aparecida | Campinas - SP

www.aceessoriosparacaminhoes.com.br

3vias@aceessorios3vias.com.br



POSTO AUTORIZADO DE SERVIÇO E ENSAIO

VDO

Meu animal

Você sabia que existem plantas tóxicas para os seus pets?

As dificuldades da pandemia e do confinamento social nos obrigou a buscar por hobbies e atividades que pudéssemos realizar dentro de casa. Algumas pessoas se interessaram por artesanato, outras ficaram viciadas em exercícios físicos, outras criaram a sua horta para praticar jardinagem e inúmeras outras possibilidades.

O termo “kit jardinagem” e “horta vertical” aumentou 180% no início do ano de 2020 de acordo com o Google Trends, que é uma ferramenta que observa as palavras mais procuradas pelas pessoas.

Com o cultivo de mini hortas dentro de casa, o interesse por vários tipos de flores e espécies de plantas diferentes também aumentou, afinal, a horta também se torna uma decoração dentro de casa. O que a maioria das pessoas esquecem e na maioria das vezes não sabem, é que existem diversas plantas tóxicas para cães e gatos.

Os animais de estimação são muito espertos, mas também muito curiosos! Adoram explorar todos os locais da casa e alguns deles podem ver a sua horta ou jardim como um conjunto infinito de brinquedos. Fique atento as dicas que vamos dar, precisamos manter nossos pets seguros dentro de casa!

A primeira dica é evitar ter plantas tóxicas em uma casa com pets e a segunda é levar o seu animal diretamente à um médico ou hospital veterinário para cuidados emergenciais quando você suspeita que o seu animal ingeriu alguma planta. Algumas pessoas tentam induzir o vômito ou oferecem leite para ajudar na desintoxicação, mas essas atitudes só podem piorar o quadro de intoxicação do animal.



Por Ana Julia L. Cagnassi
Médica Veterinária
formada pela
Universidade Metodista
de São Paulo

PLANTAS TÓXICAS PARA CÃES E GATOS



Também preparamos uma lista de plantas que são tóxicas e são mais comuns em cada espécie, fique de olho no seu jardim! ▀

Mais comum para cães:

- Tipos de lilás conhecidas como berço de Moisés, lírios e as compradas normalmente para decorar a nossa casa;
- Palmeira sagu;
- Azaleia;
- Narcisos;
- Ave do Paraíso – uma linda planta exótica que se encontra em abundância nos ramos de flores ou em muitos jardins públicos;
- Mamonas;
- Babosa;
- Comigo Ninguém Pode.

Mais comum para gatos:

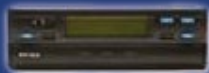
- Antúrio;
- Azaleia;
- Babosa;
- Tulipas;
- Begônias;
- Dedaleira;
- Hera;
- Hortênsia;
- Mamona;
- Copo-de-leite;
- Coroa-de-cristo;
- Costela-de-adão;
- Erva-moura;
- Espirradeira;
- Erva-moura;
- Espirradeira;
- Folha-da-fortuna;
- Lírio, lírio-da-paz, lírio-do-vale;
- Banana-de-macaco ou manacá;
- Bico-de-papagaio;
- Comigo-ninguém-pode;
- O damasco é muito comum e se torna venenosa para os gatos
- Semente da maçã é altamente tóxica para este animal.



Gerenciamento de frotas

www.mipmedidores.com.br

Posto de ensaio credenciado Inmetro



VDO

Tacógrafos • Ar condicionado • Climatizadores • Rodoar • Geladeiras • Acessórios



DENSO



SPHEROS



Respirar
Climatizadores

Av. Presidente Tancredo Neves, 590 | Sacomá - São Paulo/SP | (11) 5060-5070

Av. Dr. Alberto Jackson Byington, 2100 | Industrial - Osasco/SP | (11) 3693-2722

MARCOWIL

Desde 1990

TURBO

WhatsApp (11) 9-9945-1995

Telefone (11) 2632-1353

As melhores soluções em
turbinas para motores a diesel.



**LINHA
PICK UP
VANS - SUV's**



**LINHA PESADA
CAMINHÕES
E ÔNIBUS**



**LINHA
TRATOR**



**LINHA MARÍTIMA
ESTACIONÁRIA
E GERADORES**

Uma das maiores estruturas de recondicionamento de turbinas do Brasil

Facebook Marcowil Turbo

Rua Andaraí, 800 - Vila Maria - São Paulo

Siga em frente

DEVAGAR SE VAI AO LONGE

DEUS AJUDA QUEM CEDO MADRUGA

TODOS OS CAMINHOS LEVAM A ROMA

SANTO DE CASA NÃO FAZ MILAGRE

QUEM NÃO CHORA NÃO MAMA

TAPAR O SOL COM A PENEIRA

NÃO ADIANTA CHORAR PELO LEITE DERRAMADO

ONDE JUDAS PERDEU AS BOTAS

RODAFUSO®
PARAFUSOS E PORCAS DE RODAS



VUC • PASSEIO • TRUCK • CAMINHÕES • SUV • ÔNIBUS • CARRETA • UTILITÁRIOS

Sempre inovando e aprimorando seu alto padrão de qualidade!

Todos juntos fazem um trânsito melhor.

www.rodafuso.com.br

11 2148-5500