

O VUC & OUTRAS SOLUÇÕES PARA A DISTRIBUIÇÃO URBANA

- 1.) INÍCIO – Final dos anos 80, ambiente da Logística com foco em produtividade e técnicas do Sistema Toyota de Produção (JIT). Em viagens de estudo ao Japão, EUA e em vários países da Europa, me fixei a estudar “Distribuição Urbana”, na França onde pesquisei na bibliografia, legislação e novas técnicas sobre VEÍCULOS e PALETES;
- 2.) APOIO – Como colaborador da ABRAS, primeiro criei o Grupo de Estudos e nele fiz o projeto estrutural do palete intercambiável e criei o sistema de *pool* com a marca PBR (que doei à entidade). Em seguida, 1992 criei o CDU – Comitê de Distribuição Urbana com participação de 10 entidades (incluindo o SETCESP);
- 3.) PROPOSIÇÕES – Foram 16 proposições ambientadas nos anos 92 e 93 (sem automação, sem internet e sem lei da mobilidade). Destaque para a participação da CET, ANFAVEA e ANFIR. Os fundamentos usados foram: Plano Diretor, Lei de Zoneamento e principalmente visão de futura ampliação da ZMRC, jogando o caminhão (de fato inadequado) para à margem do sistema de tráfego;
- 4.) DESTAQUES – Das 16 proposições, as mais importantes para a produtividade das operações logísticas para distribuição urbana, foram:
 - Criação da Zona Marrom;
 - Instalação de *Transhipment Point* na final das rodovias;
 - Instalação de “Minis CD´s Urbanos”;
 - Regime de abastecimento noturno;
 - Criação de Veículo específico para opção de abastecimento urbano.
- 5.) NASCE O VUC - com participação cada vez mais intensa junto com CET e ANFAVEA, criei o modelo de base considerando a relação “TEMPORAL e ESPACIAL”, gerando 3 diferentes geometrias (x, y, z) de carrocerias:
 - Tipo 1 – Sem restrição de local nem de horário;
 - Tipo 2 – Sem restrição de local com restrição de horário;
 - Tipo 3 – Com restrição de local e de horário.

Prevaleceu o Tipo 1, ao qual batizei de VUC – Veículo Urbano de Carga.

- 6.) DIMENSÕES – Como já tinha padronizado o palete com 1,20m x 1,00m, considerei a carga com 3 paletes em 2 fileiras no piso, 6 no total (podendo ser *double deck*). Com pesquisa que fizemos em grandes indústrias e redes de supermercados, concluí que a densidade média aparente de uma UPC era no máximo 800 kg. Portanto a estimativa de carga útil seria de 4.800 kg. A análise geométrica gerou uma carroceria com 3,80m x 2,20m (externo) e adicionando as demais medidas do veículo, chegou-se a 5,50m. Essa foi a lógica.
- 7.) EVOLUÇÃO – Dado o 1º passo, foi um longo caminho de convencimento das autoridades municipais:
- Primeiro, em 12/01/96 baixa a portaria DSV.GAB.01/96 que permite o trânsito do VUC na ZMRC;
 - Virou lei, pelo Decreto nº 37.185 de 20/11/97 formaliza a criação do VUC com 5,50 x 2,20m e carga ACIMA de 1,500 kg. Esse mesmo decreto criou o Tipo 2 VLC (restrito);
- 8.) IMPLANTAÇÃO – Houve um longo período para que os transportadores aceitassem esse novo padrão (mesmo eu tendo excelente relacionamento com a SETCESP e NTC desde 1986 – fui muito criticado). Na gestão do grande Urubatan, em 2007, pelo Decreto 48.338/2007, sumiu a figura do VLC, e o VUC passou a ter comprimento de 6,30m.
- 9.) ESTABILIZAÇÃO – Por força das constantes ampliações das ZMRC's em todos os municípios da GSP e no caso da cidade de SP ampliando para quase 100 km², coube ao SETCESP o papel de protagonista junto aos transportadores e autoridades, e em consequência, o "VUC foi a salvação". Plena adequação e conscientização;
- 10.) NOVA GERAÇÃO – Como reflexo da posse de Taiguara Helou, como 1º Presidente do SETCESP oriundo do Conjovem, e com a nova medida do comprimento do VUC para 7,20 m (portaria 031/16 da PMSP), a nova geração da solução de problemas de abastecimento (ou distribuição urbana), com a visão passa a ter contexto mais técnico e de maior integração com o poder público, com o uso da "Inteligência Logística" e "Racional Integrado da Região Metropolitana de São Paulo".