



**A melhor solução
em Logística e
Supply Chain**

DIRETRIZES PARA A OTIMIZAÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO URBANA

CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

Neste ano de 1992, um dos temas mais abordados em todo o Brasil foi **"Qualidade e Produtividade"**, e com esse enfoque a **ABRAS** - Associação Brasileira dos Supermercados, através do Departamento de Logística coordenado por **J.G.Vantine**, criou o **Comitê de Distribuição Urbana - CDU**, com a finalidade de discutir, diagnosticar e propor soluções sistêmicas para os problemas relacionados à distribuição urbana.

Esses problemas, vão desde a carência do sistema viário, proveniente inclusive da expansão rápida e desordenada da cidade, até as perdas de tempo em filas, falta de agilidade na conferência de documentos nas entregas, falta de programação e sub-aproveitamento de veículos, entre outros.

A continuação desses problemas, agravará ainda mais as limitações existentes, e as possíveis restrições estabelecidas poderão não ser totalmente adequadas às necessidades das partes envolvidas nessa distribuição.

Em função disso e da procura de uma melhoria para o sistema é que a **ABRAS**, através do **CDU** objetiva: Levantar as restrições, analisar a situação atual e encontrar soluções, através de uma ação conjunta com várias entidades. Afinal, a questão da distribuição urbana é muito importante e envolve: embarcadores, transportadores, recebedores de carga e por extensão, toda a população urbana, que divide o espaço viário, perdas ineficiências e pior qualidade de vida.

DIRETRIZES PARA A OTIMIZAÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO URBANA

MEMBROS INTEGRANTES

O comitê de Distribuição Urbana – **CDU**, nasceu sob a óptica de solução integrada, considerando infraestrutura viária, modelos de negociação comercial, tecnologia da informação e legislação (Plano Diretor) e por isso foram convidadas as Associações afins, pois o CDU é um fórum interassociativo aberto de debates na cadeia logística formado por : fabricantes, transportadores, varejistas e distribuidores, e também das empresas que estejam envolvidas e interessadas na questão de Distribuição Urbana.

Foi convidada também a participar, a CET – Companhia de Engenharia de Tráfego, por estar diretamente ligada à legislação, normatização do tráfego em São Paulo.

O CDU, portanto, reúne as seguintes entidades:

- ABIA** – Assoc. Bras. da Indústria da alimentação;
- ABAD** – Assoc. Bras. dos atacadistas e Distribuidores;
- ABIPILA** – Assoc. Bras. dos Produtos de Limpeza e Afins;
- NTC** – Assoc. das Empresas de transp. Rodoviário de cargas;
- CET** – Cia. de Engenharia de tráfego;
- SETCESP** – Sind. das Empresas Transp. Rodoviário de Cargas;
- SINCOVARGA** - Sind. Com. Varejista Gêneros Alim. Est. De SP;
- APAS** – Assoc. Paulista de Supermercados;
- ADISBEC** – Assoc. Distr. de bebidas e Comestíveis do Est. De SP;
- ADISC** – Assoc. Bras. dos prod. Skol Caracu do estado SP;
- ABRAS** – Assoc. Bras. dos Supermercados;
- ABRADISA** – Assoc. Bras. dos Distr. Antarctica;
- ADISERVE** – Assoc. dos Distr. De Cerv. do Estados de SP.

DIRETRIZES PARA A OTIMIZAÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO URBANA

OBJETIVOS

Em face do exposto anteriormente, destacam-se dois grandes objetivos do **CDU**.

- a) Elaboração de um **manual orientativo diretrizes**, com idéias, regras, metodologias e soluções sistêmicas, para incrementar a eficiência, ou seja, otimizar a Distribuição Urbana de produtos.
- b) Proposição para transformação do **DCU** em um **Conselho Consultivo**, atuante no sentido de melhoria contínuo do processo, servindo através de fórum, às Associações envolvidas e também ao CET (Companhia de Engenharia de Tráfego).

No caso do CET a participação do Conselho permitirá avaliar as futuras instalações de normas gerais de tráfego, auxiliar a Prefeitura quanto à legislação de trânsito, verificando inclusive os problemas das áreas de influência que impactam no escasso sistema viário e, também na legislação de edificação e uso do solo, na normatização por enquanto, de dimensões de pátio e docas para veículos.

DIRETRIZES PARA A OTIMIZAÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO URBANA

METODOLOGIA

Baseado na premissa de fórum aberto, interassociativo, os trabalhos visando a solução integral e sistêmica da questão da Distribuição Urbana ficou dividido metodologicamente em 2 fases:

Fase 1: Em 1992, onde as Associações apresentam seus problemas intrínsecos e as respectivas propostas de soluções;

Fase 2: A ser desenvolvida em 1993, discussão e aprovação das propostas de forma sistêmica, transformando-as em diretrizes.

DIRETRIZES PARA A OTIMIZAÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO URBANA

PROPOSIÇÃO OTIMIZAÇÃO

Resultante das reuniões de 1992, as proposições de otimização foram sugeridas e classificadas em quatro (4) diferentes grupos, para o melhor entendimento.

A planilha a seguir, apresenta as proposições discutidas, demonstrando que elas podem estar enquadradas em mais de um aspecto. Vejamos:

PROPOSIÇÃO	ASPECTOS TÉCNICOS	ASPECTOS OPERACIONAIS	ASPECTOS COMERCIAIS	ASPECTOS LEGAIS
1. DISPERSÃO DE ENTREGAS NO MÊS			X	
2. AMPLIAÇÃO DE HORÁRIOS DE RECEBIMENTO			X	X
3. ENTREGAS NOTURNAS		X	X	X
4. AGILIDADE NA CONFERÊNCIA			X	
5. ESTABELECEER NOVAS FORMAS DE PARCERIAS		X	X	
6. DOCA RÁPIDA			X	
7. DESENVOLVIMENTO DE VEÍCULOS/ EQUIPAMENTOS	X			
8. IMPLEMENTAÇÃO DAS INFORMAÇÕES	X	X		X
9. UTILIZAÇÃO DE PLATAFORMA DE CARGA E DESCARGA	X			X
10. UTILIZAÇÃO DE PALETE	X	X		
11. TREINAMENTO DE PESSOAL OPERACIONAL		X		
12. AMPLIAÇÃO DA ZONA MARROM				X
13. UTILIZAÇÃO DA ZONA AZUL EXCLUSIVA ATÉ 9h				X
14. DEFINIÇÃO DE BOLSÕES DE TRANSFERÊNCIA		X		X
15. UTILIZAÇÃO DE CORREDORES DE ÔNIBUS				X
16. PARÂMETROS PARA A DISCUSSÃO DA ZRMC				X

DIRETRIZES PARA A OTIMIZAÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO URBANA

DETALHAMENTO DAS PROPOSIÇÕES

- 1. Dispersão das Entregas no mês:** Proposição que visa resolver a concentração do volume de carga transportada no final do mês, devido à “virada” de tabelas, e no início do mês em função do pagamento dos salários.
- 2. Ampliação de horários de recebimento e entregas:** Proposição para ampliar os horários, além do horário comercial padrão, utilizando melhor o tempo.
- 3. Entrega Noturnas:** Proposição para que as entregas em grandes supermercados e atacados da grande São Paulo, seja feita à noite, como forma de reduzir os tempos de espera e melhorar o trânsito.
- 4. Agilização de conferência no Recebimento:** Proposição para tornar o processo de recebimento eficiente. O tempo perdido em filas e na conferência de documentos no recebimento são absurdos, atualmente.
- 5. Estabelecer Novas Formas de Parceria:** Proposição que visa estabelecimento de parceiros, como por exemplo, parceria com mais de um fornecedor na otimização do transporte, reduzindo número de veículos na distribuição tornando-a mais consistente.
- 6. “Docas rápidas”:** Criação de docas de carregamento e recebimento apropriadas para priorizar cargas com poucos volumes.

DIRETRIZES PARA A OTIMIZAÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO URBANA

DETALHAMENTO DAS PROPOSIÇÕES

- 
- 7. Desenvolvimento de veículos/Equipamentos:** Proposição para buscar soluções tecnológicas no desenvolvimento de novos veículos e equipamentos adequados às operações de Distribuição Urbana.
 - 8. Implementação das Informações:** proposição para a implementação de padronização de documentos, E.D.I. – troca eletrônica de dados, e código de barras na identificação, agilizando as operações. Também, esta proposição visa a reavaliação da informação fiscal, de documentos e procedimentos das operações de transportes.
 - 8. Utilização de Plataforma de carga e Descarga:** Essa proposição visa uma melhor produtividade operacional, dando subsídio às possíveis sugestões ao Código de Obras de São Paulo.
 - 10. Utilização de Palete:** Proposição no sentido de agilizar as operações de carga e descarga através da utilização de palete, incluindo estudos para definição da UPC (unidade Padrão de Carga).
 - 11. Treinamento de pessoal Operacional:** para que haja sucesso das proposições estabelecidas é preciso que o pessoal de linha de frente esteja informado e treinado à respeito do assunto.

DIRETRIZES PARA A OTIMIZAÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO URBANA

DETALHAMENTO DAS PROPOSIÇÕES

12. Ampliação da Zona Marrom: Proposição para avaliar junto a CET a ampliação de outras áreas de Zona Marrom, hoje existente somente no centro e jardins.

12. Utilização da Zona Azul – Exclusiva até 9h00: Essa proposição irá avaliar a facilidade de estacionamento exclusivo das 7h00 às 9h00, a hipótese é de que além da otimização, alguns outros problemas sejam resolvidos, por exemplo a diminuição de multas por fila dupla.

14. Definição de Bolsões de transferência: Proposição para a criação de bolsões de transferência para veículos de cargas, em áreas estratégicas.

15. Utilização de Corredor de Ônibus: Proposição para a avaliação de possibilidade de utilização de veículos de carga nos corredores de ônibus em horários específicos.

16. Parâmetros para Discussão da ZMRC: Proposição para definir parâmetros de discussão da Zona Máxima de Restrição de Circulação junto a Prefeitura.

COMITÊ DE DISTRIBUIÇÃO URBANA

VEÍCULO URBANO DE CARGA

Entende-se como Veículo Urbano de Carga, o elemento de transporte rodoviário de carga concebido e projeto para:

- a) Atender as necessidades operacionais de distribuição e abastecimento de produtos ao varejo.
- b) Atender as restrições relativas ao fluxo de veículos na rede urbana referente as vias de tráfego (dimensão e pesos), bem como adequação às regras do planejamento integrado de tráfego de passageiros e cargas.

PREMISSAS:

O veículo urbano de carga deve contemplar como premissas para diretrizes de projeto e especificações, a avaliação matricial:

	CAMINHÃO	CARROGERIA	ACESSÓRIOS
Engenharia do veículo	X		
Necessidades dos usuários		X	X
Restrições Urbanas	X	X	

COMITÊ DE DISTRIBUIÇÃO URBANA

VEÍCULO URBANO DE CARGA

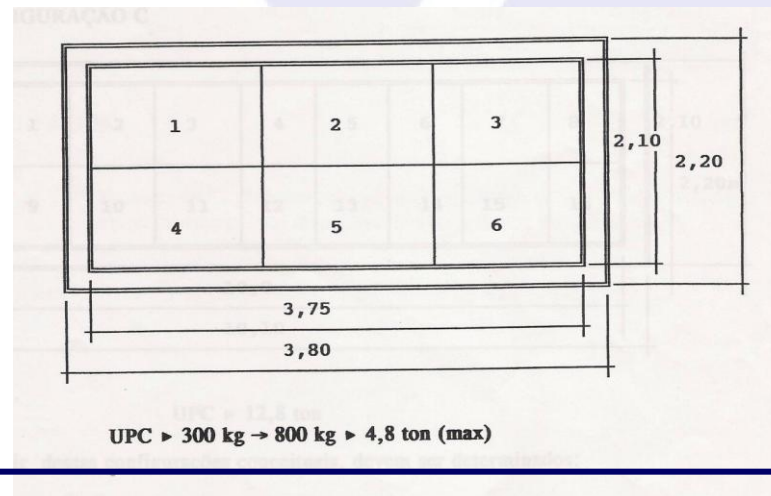
MODULAÇÃO:

O veículo urbano de carga deve contemplar a distribuição de todos os produtos de :

- Consolidado/ Paletizado
- Fracionado

A modulação dimensional levará em consideração o palete PBR 1 (1,20 x 1,00) e o PBR 2 (1,25 x 1,05), configurando as medidas básicas internas, tanto carroceria aberta como para baú:

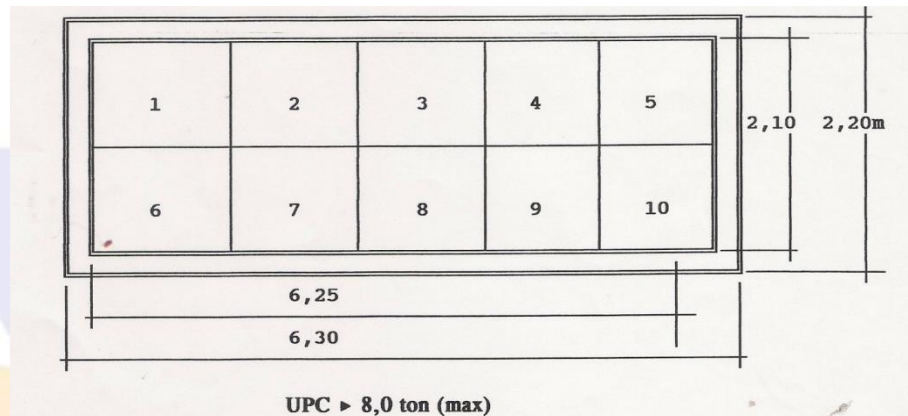
CONFIGURAÇÃO A



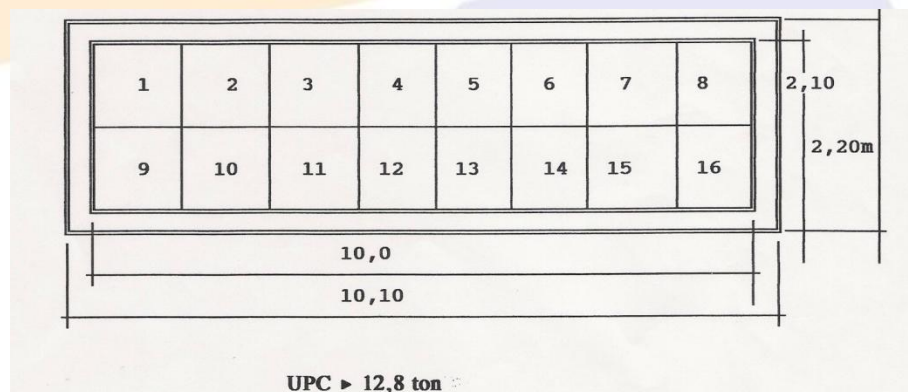
COMITÊ DE DISTRIBUIÇÃO URBANA

VEÍCULO URBANO DE CARGA

CONFIGURAÇÃO B



CONFIGURAÇÃO C



A partir dessas configurações conceituais, devem ser determinados:

- PBTA (Peso Bruto Total Admissível)
- CMT (Capacidade Máxima de Tração)

COMITÊ DE DISTRIBUIÇÃO URBANA

VEÍCULO URBANO DE CARGA



Vantine



COMITÊ DE DISTRIBUIÇÃO URBANA

SISTEMA INTEGRADO

A especificação do veículo urbano de carga não contempla cargas de transportes especiais (mudança, valores, combustível, etc.) mas deve abranger todos os produtos destinados à venda nos canais de distribuição de varejo (supermercados, farmácias, bares, restaurantes, padarias, mercearias, etc.), em qualquer região geográfica da área urbana da cidade.

Assim, o projeto deve integrar as variáveis:

CMT (TON) MAX	COMPR. CARR. (M)	ÁREA	HORÁRIO
4,80	3,80	Todas	Todos
8,00	6,30	Todas	20h00/9h00
		I, II, V	Todos
12,80	10,10	Todas	0h00/6h00
		II, III, VI	20h00/9h00

COMENTÁRIOS:

- 1) ÀREA:** Referem-se ao planejamento geográfico urbano definido pela CET/CDU em consonância com restrições de vias e fluxos de veículos.
- 2) Horários:** Referem-se aos períodos de permissão de tráfego por área.

COMITÊ DE DISTRIBUIÇÃO URBANA

QUADRO RESUMO – VUC / VLC

Comparativo de Dimensões e Restrições

CATEGORIA	MODELO	CAPACIDADE	LARGURA	COMPRIMENTO	PERMITIDO	PROIBIDO
VUC Veículo Urbano de Carga	Sprinter, 180D (mb); Ceres (kla); Traffic (gm) Ducato (Flat); Eurovan(VW)	superior a 1500 kg	máxima de 2,20m	máximo de 5,50 m	ZMRC 'S Centro e Quadrilátero; Vlas s/ Restrições	Corredores Ruas de Pedestres Elevado e Túneis
VLC Veículo Leve de Carga	Sprinter, 180D (mb); Ceres (kla); Traffic (gm) Ducato (Flat); Eurovan(VW)	superior a 1500 kg	máxima de 2,20m	entre 5,50m e 6,30m	Vlas s/ Restrições	Corredores Ruas de Pedestres, Elevado, Túneis e ZMRC

COMITÊ DE DISTRIBUIÇÃO URBANA

CARTA VOLKSWAGEN



São Bernardo do Campo, 26 de junho de 1996

A Vantine & Associados
At: Sr. José Geraldo Vantine

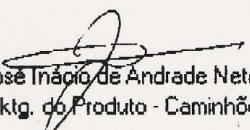
Ref: VUC - Veículo Urbano de Carga

Prezado Senhor,

Como é de seu conhecimento, e tão bem enfocado na matéria "Sinal verde para o VUC" publicada na sua conceituada revista Logística Moderna nº 36, o nosso caminhão VW 7.100, atualmente apresenta a melhor relação custo x benefício para a distribuição nas ZMRC, seja pela sua maior plataforma de carga quando comparado aos caminhões com cabina convencional, seja pela sua vocação tipicamente urbana com melhor dirigibilidade e raio de giro.

Por essa razão, é de nosso interesse obter maiores informações junto aos participantes deste Comitê, sejam eles usuários ou não do nosso produto. Essas informações servirão de base para elaboração de matéria em jornais e revistas de circulação nacional. Com esse objetivo, solicitamos o obséquio de nos enviar cópia do "mailing list" dos participantes, para que possamos contactá-los e agendar entrevistas com cada um deles. Adicionalmente, gostaríamos de poder contar com sua autorização para citar a aludida reportagem, em anúncios que a VW queira veicular a respeito. No aguardo de suas providências, antecipadamente agradecemos

Atenciosamente,


José Inácio de Andrade Neto
Mktg. do Produto - Caminhões e Ônibus



Vantine

COMITÊ DE DISTRIBUIÇÃO URBANA

CARTA CET



Companhia de Engenharia de Tráfego **CET**

CE PR Nº 502 /2000

São Paulo, 02 de agosto de 2000.

VANTINE CONSULTORIA
Sr. José Geraldo Vantine
Av. 9 de Julho, 4877 - 10º andar
São Paulo - SP
01407-200

Prezado Senhor

Como é do seu conhecimento, a CET vem trabalhando intensamente em ações que permitam a melhoria das condições de segurança e fluidez do trânsito em nosso sistema viário.

Ao longo de sua existência, a CET elaborou estudos, projetos e tecnologias de gestão do trânsito e entre eles o desenvolvimento do conceito de veículos apropriados para carga urbana no início dos anos 80.

A sua atuação como coordenador do Comitê de Distribuição Urbana - CDU, viabilizando e incentivando o projeto do Veículo Urbano de Carga - VUC e do Veículo Leve de Carga - VLC foi fundamental para o sucesso desta medida.

Como colaborador nas ações de melhoria do trânsito neste setor, aproveitamos a oportunidade para informá-lo do sucesso da implementação do VUC e do VLC, e agradecer o apoio de V.S.a no encaminhamento de soluções para o problema de transporte de carga na cidade.

Atenciosamente


NELSON I. MALUF EL-HAGE
Presidente

NRS/CAFC

DQT.01 CE - ARQ.CE-VANTINE.DOC

Dispõe sobre o trânsito de caminhões nas vias do Município de São Paulo e nas Zonas de Máxima Restrição de Circulação - ZMRC, e dá outras providências

Celso Pitta, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, Considerando a necessidade de criar novas Zonas de Máxima Restrição de Circulação - ZMRC nos moldes da estabelecida no Decreto n. 33.272(1), de 11 de junho de 1993, para fins de melhor ordenação do trânsito de caminhões e da racionalização da distribuição urbana de mercadorias no Município; Considerando que a utilização de caminhões de pequeno porte é mais adequada ao trânsito urbano, causando menos congestionamentos, contribuindo assim para a redução da emissão de poluentes na atmosfera e para a melhoria da qualidade de vida; Considerando a necessidade de identificar determinados caminhões segundo suas dimensões e capacidade de carga, a fim de criar um instrumento que viabilize a elaboração de planos de restrições à circulação de caminhões conforme as necessidades de trânsito, de modo a não prejudicar as operações de carga e descarga, decreta:



Art. 1º Fica a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, através do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, autorizada a delimitar áreas de restrição ao trânsito de caminhões, de acordo com o conceito de Zona de Máxima Restrição de Circulação -ZMRC estabelecido no Decreto n. 33.272. de 11 de junho de 1993. Parágrafo único. Para os fins do disposto no "caput" deste artigo deverá ser delimitada prioritariamente a região localizada na área central.

Art. 2º Para os efeitos deste Decreto, ficam denominados Veículo Urbano de Carga - VUC e Veículo Leve de Carga - VLC os caminhões de menor porte, que atendam aos seguintes requisitos: I - VEÍCULO URBANO DE CARGA - VUC: a) Capacidade de carga útil superior a 1.500kg; b) Largura máxima de 2,20m (dois metros e vinte centímetros); c) Comprimento máximo de 5.50m (cinco metros e cinquenta centímetros). II - VEÍCULO LEVE DE CARGA - VLC: a) Capacidade de carga útil superior a 1.500kg; b) Largura máxima de 2.20m (dois metros e vinte centímetros); c) Comprimento superior a 5,50m (cinco metros e cinquenta centímetros) até o máximo de 6,30m (seis metros e trinta centímetros).

Art. 3º Fica proibido o trânsito de caminhões nas vias pertencentes às Zonas de Máxima Restrição de Circulação - ZMRCs, em horário a ser fixado por Portaria da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, através do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, de acordo com as características de cada área. § 1º Ficam excluídos da proibição prevista no "caput" deste artigo os Veículos Urbanos de Carga - VUC, de que cuida o artigo 2º deste Decreto. § 2º O Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV poderá fixar horários específicos de trânsito nas Zonas de Máxima Restrição de Circulação - ZMRCs para Veículos Leves de Carga - VLC, atendendo às necessidades locais de trânsito e abastecimento da área. § 3º O Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV disporá sobre os casos excepcionais de autorizações de trânsito nas Zonas de Máxima Restrição de Circulação - ZMRCs.

Art. 4º Cabe ao Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV estabelecer, nas demais vias do Município, as restrições ao trânsito de caminhões, de acordo com as características do local, tipos de caminhões conforme disposto no artigo 2º, e necessidades de abastecimento da área, prevendo, inclusive, os casos excepcionais de autorizações de trânsito.

Art. 5º A infração às disposições deste Decreto acarretará a aplicação das penalidades pertinentes pelo Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV. Art. 6º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.



A Marca da Logística

www.vantine.com.br