

REVISTA

www.revistafreteurbano.com.br

FRETE URBANO

Informação para o transportador VUC



CNH MAIS RÁPIDA E BARATA

VEJA O QUE MUDA PARA RODAR COM VUC

Edição LVIII | Ano XII | Março / Abril 26 | R\$ 6,90



HISTÓRIA

45 anos de produção da Volkswagen Caminhões



PEÇAS DE REPOSIÇÃO

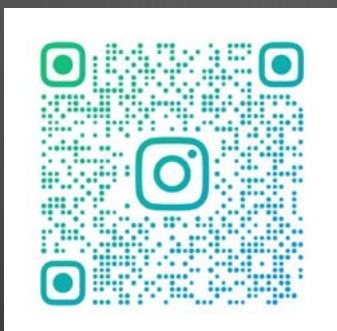
CD da Nakata investe em automação na sua logística



VUC ELÉTRICO

Carregadores NEXPRO respeitam infraestrutura e necessidade do cliente

**SE MECÂNICA É SUA PROFISSÃO,
OFICINA NEWS É SUA FERRAMENTA.**



@revistaoficinaneWS

**Escaneie e atualize
sua oficina**



- Dicas práticas para o dia a dia da oficina**
- Lançamentos de peças, acessórios e equipamentos**
- Diagnósticos e novas tecnologias**
- Reels técnicos e entrevistas**

Revista
Oficina News

Atualização técnica é peça obrigatória.

FRETE URBANO

Informação para o transportador VUC

MARÇO / ABRIL 2026 | ANO XII | EDIÇÃO LVIII

f revistafreteurbano

X @rfreteurbano

Instagram revistafreteurbano

YouTube revistafreteurbano

Expediente

Diretores

Itamar Freire Lima

(11) 98339-7329

itamar@revistafreteurbano.com.br

Vânia Cagnassi

Departamento Comercial

Gabriela Sena | (11) 2534-5184

comercial@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 Colin

arte@revistafreteurbano.com.br

Administração e distribuição

ITA & Caiana Editoras Associadas

Propaganda e Mkt Ltda-Me

Av. Pereira Barreto, 1395 - sala 115

Santo André/SP - 09190-610



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 prévia autorização.

Materiais e artigos são de responsabilidade dos autores, não representam necessariamente a opinião da revista.

Logística urbana entra na era da mobilidade inteligente

A logística urbana está mudando e quem vive o dia a dia do transporte de carga nas cidades sente isso no volante. As transformações já não são tendência: são realidade. Nesta edição da Frete Urbano, acompanhamos de perto como tecnologia, novas regras e mudanças no perfil da operação estão redesenhando a rotina do motorista de VUC.

O avanço do comércio eletrônico segue puxando a demanda por entregas mais rápidas, pressionando prazos e exigindo maior eficiência. Ao mesmo tempo, surgem soluções que prometem reduzir gargalos históricos.

Um exemplo claro está nas rodovias: o pedágio eletrônico, como o sistema free flow adotado pela Ecovias, começa a substituir praças físicas por pódicos inteligentes. Na prática, isso significa menos paradas, mais fluidez e impacto direto no tempo de viagem, especialmente em rotas estratégicas como o corredor entre São Paulo e a Baixada Santista.

Mas as mudanças não param na estrada. Dentro das cidades, o transportador enfrenta novas regras de circulação, áreas restritas e maior fiscalização. Por isso, entender as atualizações no processo para obtenção da CNH se torna ainda mais importante, já que a qualificação do motorista passa a ser um diferencial em um cenário mais exigente e profissionalizado.

Outro ponto central desta edição é a transição energética. Afinal, qual é o melhor caminho para o transporte urbano: diesel, biodiesel ou elétrico? Mais do que uma escolha técnica, essa decisão impacta diretamente o custo da operação, a manutenção do veículo e até o acesso a determinadas regiões, cada vez mais reguladas por critérios ambientais.

A verdade é que estamos entrando em uma nova era: a da mobilidade inteligente. Um cenário onde conectividade, dados em tempo real e planejamento logístico caminham lado a lado. E, no centro de tudo isso, continua o motorista – peça fundamental para garantir o abastecimento das cidades.

Seguimos aqui, acompanhando cada mudança para traduzir o que realmente importa para você, transportador. Obrigada pela atenção, boa leitura e até a próxima edição. Beijo! 🍷



Carolina Vilanova

»» Conteúdo

06 De olho na saúde

08 Vuc elétrico

11 Meio Ambiente

12 Finanças

14 Notícias

18 Reposição de peças

19 Frete a Frete

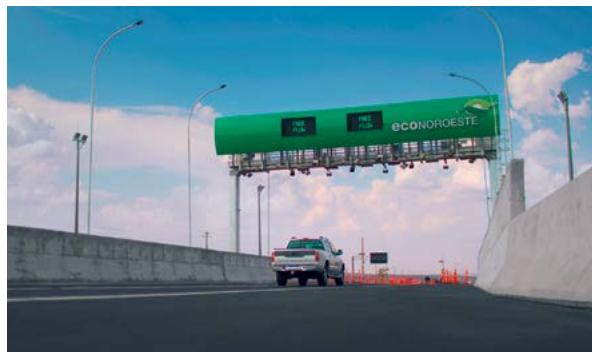
26 Combustível

28 História

30 Meu animal

32 Falando de esportes

34 Siga em frente



16 »» Logística: Sistema eletrônico de pedágio Free Flow está se tornando realidade, com cobrança automática e mais fluidez na operação



20 »» Documentação: Veja o que mudou para tirar a nova CNH, chegar à categoria C e o impacto direto para quem quer trabalhar com VUC



24 »» Frete Drive: Confira o teste da ID. Buzz, a Kombi elétrica, que antecipa o futuro do transporte urbano de carga, com foco em autonomia, tecnologia e uso real no dia a dia do VUC

A produtividade começa dentro da cabine.

O bem-estar e a organização proporcionam mais desempenho ao motorista e eficiência na operação. Com a Resfri Ar, cada jornada se torna muito mais produtiva.

RT8000. O ar-condicionado que nasceu para a estrada.

- Desempenho, durabilidade e suporte técnico em todo o país
- Disponível em diversos modelos de moldura e acabamento para se adaptar ao seu caminhão.
- Tecnologia Resfri Ar com 2 anos de garantia.



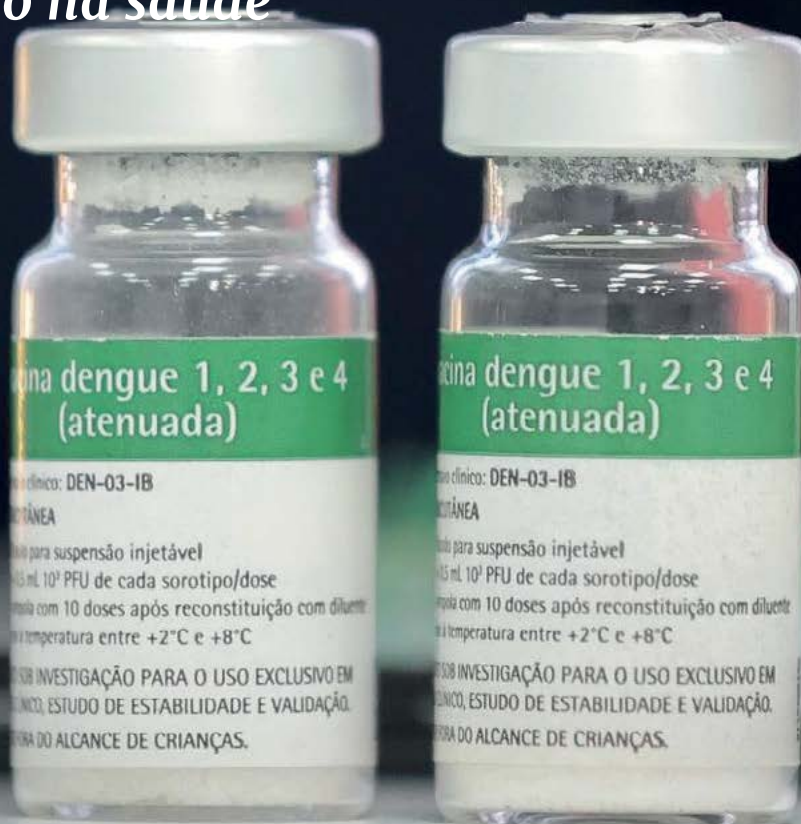
Geladeiras portáteis. Praticidade que acompanha a rotina do caminhão.

- Modelos compactos e eficientes: de 18L a 45L.
- Redução de paradas: ideal para refeições e hidratação.
- Controle preciso de temperatura: alimentos sempre frescos.



Escaneie aqui e conheça os nossos produtos.

resfri ar
conforto • segurança • praticidade
www.resfriar.com.br



Tudo o que você quer e precisa saber sobre a vacina da dengue



O avanço da dengue no Brasil entrou no radar também de quem vive do volante. Para motoristas de veículos urbanos de carga (VUC), que passam horas expostos nas ruas, a prevenção ganha um novo aliado com o início da vacinação em massa em Botucatu, no interior paulista.

A aplicação da Butantan-DV marca a chegada da primeira vacina contra a doença em dose única, desenvolvida pelo Instituto Butantan, e abre caminho para ampliar a proteção da população em um cenário de alta circulação do vírus.

Vacinação entra na rota de quem vive nas ruas

A rotina do motorista urbano, com jornadas extensas, paradas frequentes e exposição constante, aumenta o risco de contato com o mosquito transmissor da dengue. Nesse contexto, a imunização surge como uma ferramenta prática, especialmente por exigir apenas uma dose, o que facilita o acesso para profissionais que têm pouco tempo disponível.

Eficácia, proteção e logística da vacina contra dengue

1. Qual é a eficiência da vacina contra a doença?

A Butantan-DV apresentou 74,7% de eficácia geral, com índice de 91,6% contra casos graves e 100% de proteção contra hospitalizações, com base em estudo de fase 3 realizado entre 2016 e 2024 com mais de 16 mil voluntários em 14 estados brasileiros.

2. A vacina atua em quais sorotipos da dengue?

O imunizante é tetravalente, desenvolvido para proteger contra os quatro sorotipos do vírus da dengue, o que amplia a cobertura mesmo com a variação do vírus ao longo dos anos.

3. A Butantan-DV é segura?

Os estudos indicam que a vacina é segura para pessoas com ou sem infecção prévia, com reações,

De olho na saúde »»

em sua maioria, leves a moderadas, como dor no local da aplicação, dor de cabeça e fadiga.

4. Quem pode se vacinar?

Nesta primeira etapa, o público-alvo definido pelo Programa Nacional de Imunizações inclui pessoas entre 15 e 59 anos, independentemente de já terem tido dengue.

5. Quais as vantagens da Butantan-DV sobre as outras vacinas?

O principal diferencial é ser dose única, o que facilita a adesão da população e simplifica a logística, especialmente para quem tem rotina intensa e pouco tempo disponível.

6. A vacina é em pó?

Sim. A tecnologia de liofilização transforma a vacina em pó, garantindo maior estabilidade no transporte e armazenamento. O imunizante pode ser mantido em refrigeração padrão (2°C a 8°C), o que reduz perdas e facilita a distribuição.

7. Quanto tempo dura a proteção?

O acompanhamento dos estudos aponta proteção por até cinco anos, com avaliação contínua para verificar a necessidade de doses de reforço no futuro.

8. Qual é a capacidade de produção?

A produção inicial é de cerca de 1,2 milhão de doses por ano, com ampliação em andamento. Parcerias internacionais devem permitir a entrega de até 30 milhões de doses em 2026, ampliando o acesso no país. 🚚



NINO
Faróis
A LUZ DO SEU CAMINHO



REFERÊNCIA
EM ILUMINAÇÃO
DE PESADOS



Infraestrutura é essencial para o avanço dos VUCs elétricos nas cidades

A eletrificação do transporte urbano de cargas deixou de ser tendência para se tornar uma realidade concreta nos centros urbanos brasileiros. A perspectiva de economia é um dos principais motivadores para a migração do diesel para o elétrico, isso porque o combustível é um dos itens que mais pesam no bolso do transportador nas despesas do TCO (Total Cost of Ownership – custo total do transportador).

Com a chegada de modelos 100% elétricos, como o IVECO eDaily – disponível nas versões Furgão e Chassi-Cabine, com PBT que vai de 3,5t; 4,2t; e 7,2t e opções de baterias escaláveis – o motorista profissional tem diante de si uma alternativa real ao diesel, que alia desempenho, sustentabilidade, conforto, conectividade e economia de uso no dia a dia das operações urbanas. É um pacote de soluções.

Muita gente ainda torce o nariz para os veículos elétricos, porque são mais caros, porque é difícil fa-

zer o carregamento, porque demora muito. Mas esses mitos estão se dissipando cada vez mais. Embora o custo de aquisição de um VUC elétrico seja mais elevado que o de um veículo similar a diesel, o investimento compensa lá na frente, já que os gastos com combustível e manutenção podem ser significativamente menores ao longo da vida útil do veículo.

Em geral, um veículo elétrico pode consumir até 60 % menos com manutenção e componentes mecânicos, já que motores elétricos têm menos partes móveis e troca de óleo não é necessária.

Além disso, a eletricidade tende a custar menos por quilômetro rodado que o diesel (variação conforme tarifa e eficiência energética), o que, em muitas operações urbanas, permite que o motorista ou a empresa recupere o investimento adicional em cerca de 3 a 5 anos, dependendo do uso e da tarifa de energia elétrica – especialmente para frotas que rodam mais de 150 km por dia e operam em áreas com restrições de poluição.



Mobilidade elétrica e o desafio da recarga urbana

E o carregamento difícil e demorado? Isso ficou no passado, afinal, para o motorista de VUC, tempo parado significa perda de produtividade. No transporte urbano, em que as entregas são fracionadas, os trajetos são curtos e as janelas de operação cada vez mais restritas, a recarga do veículo precisa ser previsível, eficiente e integrada à rotina.

Se estamos em busca de um transporte urbano mais sustentável, temos que pensar em soluções de recarga que acompanhem diferentes perfis de operação: desde o carregamento noturno na garagem até recargas mais rápidas em pontos estratégicos da cidade ou da empresa. É exatamente essa flexibilidade que o portfólio de carregadores NEXPRO oferece.

Os carregadores NEXPRO são projetados para atender a múltiplos cenários de uso, respeitando a infraestrutura elétrica disponível e a necessidade operacional de cada cliente.

Carregador Portátil NEXPRO - 7 kW

Ideal para motoristas autônomos e pequenas operações urbanas, o carregador portátil de 7 kW se destaca pela praticidade. Com conector Tipo 2 (T2) para o veículo e plugue industrial para a rede elétrica, ele permite o carregamento do VUC elétrico em diferentes locais, sem necessidade de instalação fixa.

Essa solução é especialmente interessante para o motorista de e-Daily que faz recarga durante a noite ou em pontos alternativos, garantindo autonomia para o dia seguinte sem depender de eletropostos públicos.



Wallbox NEXPRO - até 22 kW

Voltado para instalações fixas, o Wallbox de 22 kW é indicado para garagens residenciais, empresas e centros de distribuição urbanos. Quando conectado a uma rede trifásica de 380 V, oferece carregamento mais rápido, reduzindo o tempo de parada do veículo.

Um dos diferenciais do modelo é o ajuste interno de potência, que permite sua utilização também em redes que não são trifásicas, com regulagem entre 3 a 11 kW. Isso amplia o acesso à recarga elétrica mesmo em locais com infraestrutura limitada – realidade comum em muitas operações urbanas.

O carregador conta ainda com conectividade Wi-Fi, essencial para atualização de software, controle de uso e gestão da disponibilidade.

Fast Charger NEXPRO DC - 60 a 120kW

Para operações de maior escala, frotas urbanas, transportadoras e eletropostos, os carregadores rápidos NEXPRO em corrente contínua (DC) oferecem potências de 60 a 120kW.

Com conector CCS-2, padrão adotado por veículos como o IVECO eDaily, esses modelos permitem recargas significativamente mais rápidas, reduzindo o tempo de imobilização do veículo e aumentando a disponibilidade da frota.

A conectividade é completa, com Wi-Fi, 4G e Ethernet, possibilitando monitoramento remoto, controle de tempo de utilização e atualizações constantes do sistema.



»» Vuc elétrico

Segurança elétrica e controle energético

Em um ambiente urbano, onde a recarga acontece muitas vezes em áreas compartilhadas ou próximas a pessoas, a segurança é um fator decisivo. Os carregadores NEXPRO incorporam soluções técnicas que vão além do básico.

Todos os modelos contam com Dispositivo DR interno, responsável por:

- Reduzir o risco de choques elétricos
- Prevenir vazamentos de corrente
- Evitar desperdício de energia
- Diminuir as chances de curto-circuito e incêndios

Outro destaque é o medidor interno de energia Classe B, com certificação MID, que garante erro máximo de apenas 1 % na medição da energia ativa. Para frotistas e motoristas profissionais, isso significa controle preciso de custos e maior transparência no consumo elétrico do veículo.

Além disso, os carregadores são capazes de armazenar históricos de recarga, facilitando a gestão da operação e o acompanhamento do desempenho energético de cada VUC elétrico.



Vantagens diretas para o motorista de VUC elétrico

Para quem dirige um VUC elétrico no dia a dia, os benefícios da combinação entre veículo e infraestrutura adequada de recarga são claros:

- Redução do custo operacional, com energia mais barata que o diesel
- Menor tempo parado, graças a carregadores compatíveis com diferentes potências
- Mais autonomia na operação urbana, sem dependência exclusiva de eletropostos públicos
- Conformidade com restrições ambientais, cada vez mais comuns nos centros urbanos
- Operação silenciosa e sustentável, valorizando o serviço perante clientes e prefeituras

Infraestrutura como pilar da eletrificação urbana

A transição para o transporte urbano elétrico não depende apenas do veículo, mas de um ecossistema completo. Ao oferecer carregadores compatíveis com diferentes realidades de operação, a NEXPRO contribui diretamente para viabilizar o uso de VUCs elétricos no Brasil.

Para o motorista urbano, investir em um carregador adequado significa mais previsibilidade, segurança e eficiência. Para as cidades, representa menos ruído, menos emissões e uma logística mais limpa.

Com soluções alinhadas aos veículos elétricos do IVECO Group, os carregadores NEXPRO se posicionam como um elemento-chave na consolidação da mobilidade elétrica no transporte urbano de cargas. 🚚🔌



Pequenas ações, grandes contradições: o meio ambiente entre o cotidiano e a guerra

Enquanto milhões de pessoas ao redor do mundo tentam fazer sua parte para preservar o planeta, separando o lixo, reduzindo o uso de plástico e adotando hábitos mais conscientes, decisões tomadas em gabinetes de poder caminham na direção oposta, com impactos ambientais devastadores e de longo prazo.

Em cidades como São Paulo, por exemplo, o consumidor já se acostumou a pagar por sacolas plásticas no supermercado. A medida, ainda que simples, incentiva o uso consciente e reduz o descarte inadequado. Canudos de plástico vêm sendo substituídos por versões de papel, a coleta seletiva se amplia e a reciclagem se torna parte da rotina. São gestos cotidianos que, somados, representam um esforço coletivo em favor da sustentabilidade.

Mas esse esforço contrasta com o cenário internacional. A recente escalada da guerra envolvendo Irã, com ataques conduzidos por Estados Unidos e Israel, revela um impacto ambiental que vai muito além dos danos imediatos do conflito.

Especialistas alertam que os bombardeios a refinarias, depósitos de combustível e instalações industriais estão liberando grandes volumes de poluentes persistentes na atmosfera, no solo e nos recursos hídricos. Incêndios intensos, semelhantes aos observados em conflitos anteriores, lançam no ar material particulado fino, dióxido de enxofre, compostos orgânicos voláteis e metais pesados. Em alguns casos, já há registros de uma espécie de “chuva negra”, resultado da combinação de fuligem, resíduos tóxicos e umidade atmosférica.

Os efeitos são imediatos e preocupantes: aumento de doenças respiratórias e agravamento de problemas cardiovasculares. Crianças e idosos estão entre os mais vulneráveis.



Valquiria Stoianoff
é jornalista formada
pela Univ. Metodista



Foto: Freepik.com

A destruição de infraestrutura energética deixa um legado ambiental que pode persistir por décadas. Contaminação do solo, comprometimento da água potável e prejuízos à produção agrícola colocam em risco a segurança alimentar de populações inteiras.

O Golfo Pérsico, uma das áreas mais ricas em biodiversidade marinha do planeta, enfrenta riscos crescentes de derramamento de petróleo. Recifes, campos de ervas marinhas e manguezais – habitats essenciais para peixes, tartarugas, aves e espécies ameaçadas como os dugongos – podem sofrer danos irreversíveis. Comunidades pesqueiras que dependem desses ecossistemas para sobreviver também estão sob ameaça.

Além disso, há um impacto invisível, mas gigantesco: a pegada de carbono da guerra. Estudos mostram que conflitos armados geram emissões massivas de gases de efeito estufa.

O paradoxo é evidente. De um lado, cidadãos comuns fazem esforços diários para reduzir seu impacto ambiental. Do outro, decisões políticas e militares provocam danos em escala global, muitas vezes irreversíveis. Essa conta não fecha.

A preservação do planeta não pode ser responsabilidade apenas do indivíduo. Enquanto se discute o uso de sacolas plásticas e canudos, conflitos armados continuam a comprometer ecossistemas inteiros, liberar toneladas de poluentes e agravar a crise climática.

A pergunta que fica é inevitável: até que ponto nossas pequenas ações conseguem compensar escolhas que caminham na direção oposta?

Se o futuro do planeta depende de equilíbrio, ele certamente não será alcançado apenas com gestos individuais, mas com responsabilidade coletiva, inclusive (e principalmente) por parte daqueles que decidem os rumos do mundo. 🌱



O frete urbano de cargas está pagando a conta?

Fazer distribuição na cidade nunca foi simples, mas nos últimos anos o frete urbano de cargas passou a operar no limite. O aumento dos custos fixos e variáveis, aliado à pressão por prazos mais curtos e fretes cada vez mais apertados, levanta uma pergunta inevitável: o transporte urbano de cargas ainda é financeiramente viável para o transportador?

A resposta não é simples e passa, obrigatoriamente, por uma análise detalhada da estrutura de custos da operação urbana. Mas sim, se o transportador trata o frete como um negócio, é possível ter um bom faturamento. Vamos entender.

Custos que não param de subir

O combustível segue como o principal vilão da planilha. Mesmo com oscilações pontuais de preço, o diesel permanece em patamar elevado, impactando diretamente quem roda longas jornadas em congestionamentos, sem velocidade média estável e com consumo acima do ideal.

A manutenção também pesa. O anda-e-para típico das grandes cidades acelera o desgaste de itens

como embreagem, freios, suspensão e pneus. Na prática, o VUC troca componentes com maior frequência do que um veículo que opera em rodovias, elevando o custo mensal de oficina e reduzindo o tempo disponível para faturar.

Outro ponto sensível é o seguro. Com índices elevados de roubo e furto em áreas urbanas, o valor das apólices subiu, principalmente para operações em grandes centros. Para muitos transportadores, o seguro já representa uma das maiores despesas fixas do mês.

Pedágios urbanos e restrições de circulação

Além dos custos tradicionais, o transportador urbano passou a conviver com novas despesas indiretas. Pedágios urbanos, zonas de restrição de circulação, janelas de entrega e áreas com limitação de acesso obrigam o motorista a rodar mais quilômetros, consumir mais combustível e perder produtividade.

O tempo parado, seja em congestionamentos ou aguardando autorização para descarga, não aparece na nota fiscal, mas impacta diretamente o resultado da operação. Quanto mais horas improdutivas, menor a margem real do frete. Aliás, a espera na descarga é uma das maiores queixas dos motoristas.

E o valor do frete acompanha essa alta?

Enquanto os custos sobem, o valor do frete nem sempre anda no mesmo ritmo. A forte concorrência, especialmente no transporte urbano de curta distância, pressiona os preços para baixo. Muitos contratos são fechados sem reajustes adequados, e o transportador acaba absorvendo aumentos sucessivos de despesas.

Na prática, isso significa trabalhar mais para ganhar menos. Em muitos casos, a margem líquida mensal fica tão estreita que qualquer imprevisto – uma quebra mecânica, um pneu danificado ou um sinistro, compromete todo o resultado do mês.

Planejamento virou questão de sobrevivência

Diante desse cenário, o imprevisto deixou de ser opção. O controle rigoroso de custos, a manutenção preventiva e a análise detalhada de rotas passaram a ser ferramentas essenciais para manter a operação ativa.

Quem conhece exatamente quanto custa cada quilômetro rodado consegue negociar melhor o frete, recusar operações deficitárias e identificar onde estão os maiores desperdícios. Sem esse controle, o risco de rodar no prejuízo é alto – mesmo com o caminhão cheio.

Vale a pena continuar?

O frete urbano ainda paga a conta, mas apenas para quem trata o transporte como negócio. A operação baseada apenas em volume, sem gestão, está cada vez mais vulnerável.

A cidade continua precisando de abastecimento, entregas de e-commerce e logística de última milha. A questão é quem está preparado para operar com margens mais apertadas, custos elevados e exigências crescentes. Para o transportador urbano, entender os números deixou de ser diferencial e se tornou condição básica para continuar rodando. 🚚



Produção 100%
Nacional

RODAFUSO®

PARAFUSOS E PORCAS DE RODAS

Fabricado
no Brasil

SEMPRE INOVANDO E APRIMORANDO SEU
ALTO PADRÃO DE QUALIDADE



MELHOR PREVINIR
DO QUE REMEDIAR
GARANTA SUA
SEGURANÇA USE
ANTIFURTOS

RODAFUSO
PARAFUSOS E PORCAS DE RODAS



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



CONTATOS:
vendas@rodafuso.com.br

11 95890-1535
11 2148-5500
WWW.RODAFUSO.COM.BR

Formação de motoristas mulheres

A Iveco abriu inscrições para a terceira edição do programa Caminhos para Elas, voltado à formação de motoristas mulheres no transporte rodoviário de cargas. A iniciativa é realizada em parceria com o SEST SENAT e oferece 40 vagas distribuídas em cinco cidades brasileiras: Ribeirão Preto (SP), Rio de Janeiro (RJ), Belo Horizonte (MG), Vitória (ES) e Rondonópolis (MT).

O curso tem carga de 122 horas, com aulas presenciais e online, abordando direção defensiva, legislação, primeiros socorros e operação de cargas. As inscrições podem ser feitas entre os dias 8 e 23 de março, por meio do site da marca. Para participar, é necessário concluir previamente o IVECO Academy Social.

Além da formação, a marca mantém ações voltadas à presença feminina no transporte, incluindo apoio a pilotos na Copa Truck 2026, categoria nacional de corridas com caminhões. 🚛



Suelen Lopes é caminhoneira e embaixadora da Iveco

Bodas de prata na indústria nacional



Neste ano a Fiat completa 50 anos de atuação no Brasil com uma trajetória marcada por inovações que

impactaram o transporte e a indústria nacional. Desde 1976, com o lançamento do Fiat 147, a marca introduziu soluções como motor transversal e uso de etanol.

Na década de 1980, o Fiat Uno consolidou o segmento de carros compactos, enquanto o Prêmio trouxe o computador de bordo. Nos anos 1990, modelos como Fiat Uno Mille e Fiat Palio ampliaram o acesso a tecnologias como airbag e ABS.

Para o transportador urbano, a marca ganhou relevância com a Fiat Strada, pioneira em cabine dupla no segmento, e mais recentemente com a Fiat Toro e Titan. Além disso, o transportador urbano tem como opções as vans Fiat Ducado e Scudo. Em 2024, a empresa avançou na eletrificação com versões híbridas leves de modelos como Fiat Fastback. 🚐

Mais uma van automática para o transportador urbano

A Mercedes-Benz lançou no Brasil a Mercedes-Benz Sprinter equipada com transmissão automática 9G-TRONIC, ampliando o portfólio de veículos comerciais da marca no país.

A novidade atende diretamente operações urbanas e rotinas intensivas, oferecendo condução mais simples e maior conforto ao motorista, especialmente em trajetos com trânsito frequente. Para o transportador, a tecnologia permite trocas de marcha mais suaves e contribui para maior uniformidade na condução.

Segundo a fabricante, o sistema também pode impactar na durabilidade do conjunto mecânico e na redução de intervenções de manutenção, fatores relevantes no custo operacional. A nova versão chega ao mercado com preço inicial de R\$ 274.300, mantendo as



aplicações já conhecidas da linha no transporte urbano de cargas e passageiros. 🚐

Produção de picape eletrificada

A Volkswagen anunciou que a futura picape Volkswagen Tukan será o primeiro modelo eletrificado da marca desenvolvido e produzido no Brasil. O veículo terá 76% de conteúdo nacional, reforçando a estratégia de ampliar a participação de fornecedores locais.

O projeto integra o plano de investimentos de R\$ 16 bilhões entre 2024 e 2028 e marca uma nova etapa da eletrificação na América do Sul. A partir de 2026, todos os novos modelos da montadora na região terão versões eletrificadas.

Para o transportador urbano, a Tukan representa a entrada da marca em um novo segmento de picapes com foco em eficiência energética e produção local. A empresa também prevê ampliar o volume de compras na indústria nacional, com impacto direto na cadeia

automotiva e no abastecimento de veículos voltados ao uso profissional. 🚚



Mais mulheres no transporte urbano de cargas



A Lalamove registrou aumento da participação feminina na logística urbana em São Paulo, com mu-

heres representando 13,54% dos motoristas parceiros na categoria carro nos últimos 90 dias. O avanço acompanha a expansão das plataformas digitais e a busca por modelos de trabalho mais flexíveis.

Para o transportador urbano, o movimento indica mudança no perfil da operação, com maior diversidade e entrada de profissionais que buscam autonomia na gestão de rotas e horários. A empresa aponta que o crescimento está ligado à possibilidade de geração de renda e adaptação à rotina dos motoristas.

A iniciativa também inclui ações de engajamento, como campanhas voltadas aos parceiros, refletindo o avanço da logística sob demanda e o aumento da presença feminina em um setor historicamente dominado por homens. 🚚

Picape cabine simples para o trabalho

A Ford ampliou a linha da Ford Ranger com novas versões XL voltadas ao trabalho, incluindo opções cabine simples, chassi e cabine dupla, com transmissões manual e automática. A estratégia mira o segmento de entrada e aplicações comerciais.

Para o transportador urbano, a versão chassi cabine amplia a oferta de veículos adaptáveis a implementos como baú e serviços especializados, mantendo classificação como VUC. A picape oferece capacidade de carga superior e tração 4x4, atendendo operações em diferentes condições.

Segundo a marca, o modelo apresenta custo operacional até 15% menor que concorrentes, além de conectividade embarcada para gestão de frota em tempo real. A nova linha chega com preços a partir de R\$ 248.600, reforçando a atuação da



montadora no segmento de veículos comerciais leves. 🚚



Novo pedágio eletrônico começa a ser instalado no Sistema Anchieta-Imigrantes

Mudança no modelo de cobrança deve impactar rotina de motoristas de VUC que operam entre São Paulo e a Baixada Santista

Por décadas, o trajeto entre a Região Metropolitana de São Paulo e a Baixada Santista tem sido parte da rotina diária de milhares de motoristas de veículos urbanos de carga (VUC), e de tantos outros motoristas. A ligação logística entre centros de distribuição, indústrias e o Porto de Santos passa obrigatoriamente pelo Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), corredor que agora inicia uma mudança importante na forma de cobrança de pedágio.

Segundo o Governo do Estado de São Paulo, a concessionária Ecovias Imigrantes iniciou a instalação do sistema eletrônico Siga Fácil, que substituirá gradualmente as atuais praças de pedágio por pórticos eletrônicos. A primeira estrutura começou a ser instalada no km 33 da Via Anchieta e, neste primeiro momento, permanece inativa, sem cobrança.

A praça de pedágio atualmente localizada no km 31 será substituída pelo novo modelo. Na Rodovia dos Imigrantes, a instalação do pórtico está prevista para o km 29 até o fim do mês, substituindo a praça existente no km 32.

Durante o período inicial, os motoristas continuarão pagando normalmente nas cabines físicas, enquanto os equipamentos passam por testes técnicos.

Cobrança eletrônica e sem parada

O sistema Siga Fácil tem como objetivo eliminar a necessidade de parada nas praças de pedágio. Os pórticos eletrônicos identificam os veículos por meio de leitura de placas ou tags instaladas no para-brisa.

Na prática, a cobrança será automática e sem cancelas, o que tende a reduzir filas, principalmente, em períodos de maior movimento, como feriados prolongados e alta temporada no litoral.

Para motoristas de VUC que realizam entregas na Baixada Santista ou abastecem o Porto de Santos, a mudança pode representar menos tempo parado na rodovia, algo que impacta diretamente o tempo de viagem e a programação das rotas.

O Governo do Estado informa que a previsão é que o sistema comece a operar com cobrança em julho, após a conclusão dos testes e autorização da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp).

Pedágio dividido entre subida e descida

Outra mudança relevante está na forma de cobrança da tarifa. Hoje, o pedágio do Sistema Anchieta-Imigrantes custa R\$ 38,70 e é pago apenas em um dos sentidos da viagem, na descida, como é chamado esse trecho. Com o novo modelo eletrônico, o valor será dividido entre os dois sentidos.

Cada direção passará a cobrar R\$ 19,35. Assim, o motorista pagará apenas no sentido em que utilizar a rodovia. Motociclistas continuam isentos da cobrança, conforme as regras atuais.

Corredor logístico estratégico

O Sistema Anchieta-Imigrantes é considerado um dos principais corredores logísticos do país. A ligação entre a capital paulista e o litoral registra média diária de aproximadamente 120 mil veículos, com volume maior em períodos de férias e feriados.

A rodovia também é utilizada por veículos de carga que abastecem centros urbanos da Baixada Santista, além de operações ligadas ao Porto de Santos.

Segundo o Governo do Estado, a implantação do sistema eletrônico busca aumentar a fluidez e reduzir pontos de retenção ao longo do trajeto.

Nova tecnologia para operação em neblina

Outra mudança em estudo envolve a modernização da chamada Operação Comboio, utilizada quando há neblina intensa no trecho de serra. Hoje, o procedimento exige a formação de filas e deslocamento de veículos acompanhando viaturas de operação da rodovia.

A proposta em análise pela Artesp prevê a utilização de painéis eletrônicos inteligentes capazes de identificar automaticamente o nível de visibilidade e ajustar os limites de velocidade em tempo real.

Com isso, os veículos poderiam trafegar com orientação eletrônica, sem a necessidade de paradas obrigatórias.

Durante o período de transição do novo sistema de pedágio, as estruturas das praças físicas serão mantidas temporariamente justamente para garantir a continuidade da operação tradicional de comboio.

Investimentos e novos projetos

De acordo com o Governo do Estado de São Paulo, a concessionária Ecovias Imigrantes já investiu R\$ 10,2 bilhões em quase 30 anos de concessão no Sistema Anchieta-Imigrantes. Entre as obras realizadas estão a segunda pista da Rodovia dos Imigrantes, o anel viário de Cubatão e intervenções no acesso a Santos.

Atualmente também estão em estudo novos projetos de infraestrutura, como um acesso adicional ao Porto de Santos e uma nova saída do bairro Alemoa para a Via Anchieta.

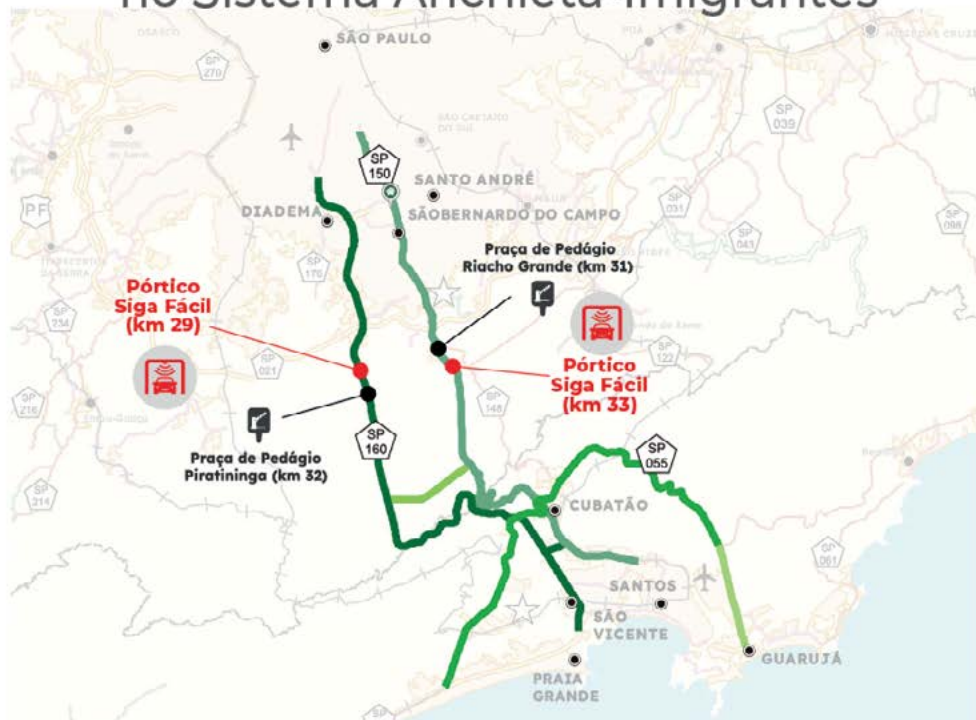
Outro projeto em análise prevê a construção de uma terceira pista da Rodovia dos Imigrantes. O traçado projetado terá 21,5 km de extensão, incluindo cerca de 17 km em túneis e 4 km em viadutos.

O empreendimento incluiria ainda um túnel rodoviário com cerca de 6 km de extensão. A estimativa é ampliar a capacidade do trecho de serra em 25% e aumentar em até 145% a capacidade de descida de caminhões.

Segundo o Governo do Estado, esses projetos ainda dependem de definições e autorizações para execução. O site www.sigafacil.sp.gov.br traz o mapa de pórticos, formas de pagamento e canais de atendimento. 🚚

Localização dos pórticos

Veja onde vão ficar os pórticos do Siga Fácil no Sistema Anchieta-Imigrantes



Automação logística avança no aftermarket e muda padrão de distribuição na Fras-le Mobility

A transformação digital no mercado de reposição já acontece há algum tempo, acompanhando a evolução da indústria automotiva como um todo. E cada dia um novo capítulo dessa história é revelado, com a implantação de novos sistemas de logística em armazéns.

Um exemplo disso é a tecnologia 4Mobility, instalada no Centro de Distribuição da Fras-le Mobility, localizado em Extrema (MG). Uma verdadeira operação logística dedicada ao aftermarket na América Latina com uso integrado de robótica, dados e automação em larga escala.

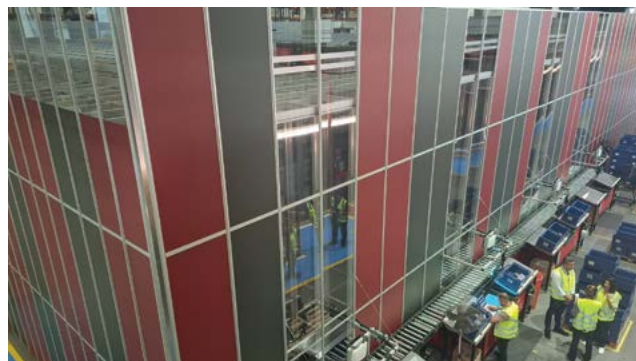
O projeto nasce da necessidade de acompanhar a evolução do mercado, que registra aumento no número de plataformas, maior diversidade de peças e crescimento do fracionamento de pedidos. Dessa forma, a Frasle Mobility passa a operar um modelo capaz de absorver todo esse crescimento, ampliando a rede de distribuição de peças das marcas Fras-le, Fremax, Controil e Nakata.

A solução implementada altera a lógica operacional. No lugar do deslocamento constante de operadores entre corredores, entra o conceito *goods-to-person*, no qual as peças são levadas até as estações de trabalho por robôs autônomos. “A principal mudança é que o operador deixa de ir até a peça. Agora, a peça vem até ele, o que reduz deslocamentos e aumenta a produtividade”, explica Ivana Bertanha, diretora do Centro de Distribuição.

Na prática, os itens são organizados em caixas modulares, os chamados bins, armazenados em uma estrutura vertical de alta densidade. Robôs circulam sobre trilhos, localizam os produtos e os transportam até os operadores, com apoio do sistema *picking by light*, que orienta a separação por meio de sinais luminosos.

A operação é gerenciada por um software que monitora estoques em tempo real, prioriza pedidos e otimiza rotas. O impacto direto aparece no tempo de processamento: atividades que antes levavam de quatro a seis horas passam a ser realizadas em cerca de 30 minutos.

Com 25 robôs em operação e cerca de 35 mil bins instalados – com capacidade de expansão –, o sistema atinge até mil separações por hora. Segundo Ivana, a tecnologia é aplicada principalmente a itens de menor volume e peso, que representam a maior parte



da demanda. “A Nakata trabalha com cerca de 6.500 itens. Desse total, aproximadamente 75% do volume de separação passa por essa tecnologia, especialmente peças mais leves e com maior necessidade de fracionamento”, afirma.

“Hoje operamos cerca de 12 linhas da marca dentro desse sistema, como bieletas, juntas homocinéticas e itens de metal-borracha, peças mais leves. Já peças maiores e mais pesadas continuam no modelo tradicional de porta-paletes. No final, unificamos tudo na expedição”, completa Ivana.

São 25 robôs operando com cerca de 35 mil bins, que são as caixas onde os produtos ficam armazenados. Cada bin suporta até 30 quilos. O sistema é totalmente eletrônico: o pedido é gerado e os robôs trazem as caixas até o operador para separação.

A operação segue um modelo híbrido, combinando automação e processos tradicionais para itens de maior porte. A estrutura modular do 4Mobility também permite expansão conforme a demanda, consolidando o centro de Extrema como uma base preparada para o crescimento do aftermarket automotivo nos próximos anos. 🚚



Paulo Luiz Romano Novelli, 66 anos

Morador do Parque do Carmo, na Zona Leste de São Paulo, Paulo Luiz Romano Novelli encontrou no transporte urbano de cargas uma nova fase profissional após a pandemia. Há seis anos na atividade, ele dirige um Kia Bongo 2012 com baú refrigerado, usado para distribuir queijos. A rotina começa cedo: ele carrega o veículo em Jandira (SP) e segue para a Baixada Santista, abastecendo supermercados, padarias, quitandas e restaurantes. Autônomo e dedicado à manutenção preventiva do veículo, Novelli valoriza a liberdade da estrada. “Sou formado em administração, mas nunca gostei de ficar preso em escritório”, conta. 🚚

Antônio Carlos de Oliveira, 58 anos

Há cinco anos no transporte de cargas, Antônio Carlos de Oliveira trocou o comércio de som automotivo pela rotina ao volante de uma Fiat Fiorino 2015, usada no transporte de carga seca. Morador de Osasco (SP), ele retira as mercadorias perto de casa, na região da Raposo Tavares, e segue para diferentes destinos conforme a demanda: centro da capital, interior paulista ou Baixada Santista. O dia começa cedo, por volta das 4h da manhã, e termina apenas após todas as entregas. Dono do próprio veículo, ele diz que encontrou no frete a autonomia que buscava. “Cada dia é um roteiro diferente, e é isso que eu gosto nessa vida de distribuição.” 🚚



**Siga nossas
redes sociais**

-  [revistafreteurbano](#)
-  [revistafreteurbano](#)
-  [revistafreteurbano.com.br](#)
-  [revistafreteurbano](#)

CNH mais barata e mais rápida: o que mudou para tirar a carteira de motorista



Foto: Freepik.com

Quem pretende ingressar no transporte urbano ou regularizar a habilitação para atuar com um VUC em São Paulo começa a contar com um processo mais simples, rápido e mais barato para tirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). As mudanças começaram a valer em janeiro, após a publicação da nova norma do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), e já estão em plena operação no estado.

O Detran-SP foi o primeiro órgão de trânsito do país a se adequar às novas regras, eliminando etapas, reduzindo custos e digitalizando procedimentos — medidas que impactam diretamente motoristas profissionais e futuros condutores do transporte urbano.

Exame teórico mais rápido e curso on-line

Uma das principais mudanças está no exame teórico. Com a implantação do curso online, o teste passou a ter duração de uma hora, com exigência mínima de 20 acertos, em vez dos 21 anteriores. A readequação foi feita em tempo recorde: apenas três dias após a publicação da norma nacional, o estado já registrava o primeiro candidato aprovado no novo formato.

Desde a implantação do sistema, mais de 14 mil solicitações de curso teórico já foram atualizadas no estado por meio do App CNH do Brasil, segundo dados do Detran-SP.

Para quem pretende atuar no frete urbano de cargas, a mudança representa menos tempo fora da operação e menos gastos iniciais para entrar no mercado.

Exames médicos e psicotécnicos ficaram mais baratos

Outra alteração relevante para o bolso do motorista foi a redução das taxas dos exames obrigatórios. O Governo de São Paulo limitou o valor máximo em R\$ 90 por exame médico e psicotécnico, realizados exclusivamente em clínicas credenciadas.

Na prática, isso representa uma redução aproximada de 30% no exame médico e 40% no psicotécnico em relação aos valores praticados anteriormente. Para quem depende da CNH como ferramenta de trabalho, a economia ajuda a aliviar o custo de entrada ou renovação da habilitação.



Instrutores autônomos entram no sistema

As novas regras da CNH também abriram espaço para a atuação de instrutores autônomos, que podem oferecer aulas práticas aos candidatos. Em São Paulo, o Detran-SP já disponibilizou o canal de cadastramento desses profissionais por meio do Sistema Eletrônico de Informações do Estado de São Paulo (SEI).

A medida amplia a oferta de aulas práticas e pode gerar mais flexibilidade para quem precisa conciliar o processo de habilitação com jornadas de trabalho no transporte urbano.



CNH Paulista: informação centralizada para o motorista

Para orientar quem está iniciando o processo, o Detran-SP lançou a página da CNH Paulista, que reúne um passo a passo detalhado com a ordem correta dos procedimentos, links diretos e explicações sobre cada etapa da habilitação.

O sistema segue em evolução e deve incorporar novos serviços nos próximos meses, com foco em agilidade, digitalização e redução de custos para os motoristas do estado. O governo colocou uma página do passo a passo de como tirar a CNH: <https://detran.sp.gov.br/cnhpaulista/>



Impacto direto no frete urbano

Para o motorista de VUC, as mudanças significam menos burocracia para entrar no setor ou regularizar a documentação. Em um cenário de margens apertadas no frete urbano, qualquer redução de custo e tempo fora da operação faz diferença.

Com processos mais rápidos e valores mais acessíveis, a nova CNH em São Paulo tende a facilitar a formação de novos condutores e a renovação da mão de obra no transporte urbano, setor essencial para o abastecimento das cidades.

E quem precisa da CNH categoria C?

As mudanças no processo de habilitação em São Paulo também impactam diretamente quem pretende conduzir veículos que exigem a CNH categoria C, comum no transporte urbano de cargas. As etapas ficaram mais simples, mas a exigência da categoria continua obrigatória para determinados tipos de veículos.

A CNH C é destinada a condutores de veículos de carga com Peso Bruto Total (PBT) acima de 3.500 kg. Ou seja, não basta o veículo ser utilizado para trabalho: o critério é técnico e está relacionado ao peso do conjunto.



Quais veículos exigem CNH categoria C?

- Caminhões leves e médios, com PBT acima de 3,5 toneladas
- VUCs de maior porte, enquadrados acima do limite permitido para a categoria B
- Veículos de carga adaptados, desde que ultrapassem o PBT máximo da categoria B
- Caminhões rígidos, utilizados em entregas urbanas, abastecimento de comércios e logística de última milha

Já veículos de carga com PBT de até 3.500 kg continuam liberados para condutores com CNH categoria B, caso de furgões leves e alguns VUCs compactos.



»» Documentação

O que muda no processo para a categoria C?

Para obter a CNH C, o condutor precisa:

- Já possuir CNH categoria B há pelo menos um ano
- Passar por exame médico e psicotécnico, agora com valores limitados a R\$ 90 por exame em São Paulo
- Realizar exame teórico e prático, seguindo o formato definido pelo Contran e aplicado pelo Detran-SP
- Cumprir os requisitos legais sem infrações graves ou gravíssimas no período exigido

CNH B x CNH C: qual você precisa para rodar com VUC?

Categoria	O que permite dirigir	Limite técnico	Uso no frete urbano
CNH B	Automóveis e veículos de carga leves	Até 3.500 kg de PBT	Furgões leves, VUCs compactos, entregas rápidas e last mile
CNH C	Caminhões e veículos de carga	Acima de 3.500 kg de PBT	VUCs médios, caminhões urbanos, abastecimento e distribuição

Com a digitalização do curso teórico, redução de taxas e maior organização do processo, o caminho para a categoria C tende a ser menos oneroso e mais ágil, o que favorece motoristas que desejam migrar para veículos maiores ou ampliar oportunidades no frete urbano.

Atenção ao enquadramento do veículo

Para o motorista profissional, é fundamental verificar o PBT informado no documento do veículo. Conduzir um caminhão ou VUC acima de 3.500 kg com CNH inadequada configura infração gravíssima, com multa, pontos e retenção do veículo.



VUCs mais comuns no frete urbano e a CNH exigida

Os Veículos Urbanos de Carga variam bastante de porte. Confira exemplos comuns na operação urbana e a categoria mínima de habilitação:

Veículos que podem ser conduzidos com CNH B (até 3.500 kg de PBT):

- Fiat Fiorino, Renault Partner,
- Furgões de tamanho médio, como Fiat Scudo, Peugeot Expert e Citroen Jumpy
- Fiat Ducato (versões até 3,5 t),
- Ford Transit
- Iveco Daily
- Renault Master (configurações até 3,5 t)
- Peugeot Boxer (versões leves)
- Mercedes-Benz Sprinter (modelos até 3,5 t)

Veículos que exigem CNH C (+ 3.500 kg de PBT):

- Mercedes-Benz Accelo
- VW Delivery
- Iveco Tector
- Todos os furgões com capacidade acima de 3,5 t
- VUCs com carroceria especial ou carga elevada que ultrapassem o limite legal

Vale lembrar que um mesmo modelo pode ter versões com PBT diferente. O motorista deve sempre conferir o documento do veículo, e não apenas o nome ou o porte visual. 🚚

Exame toxicológico passa a ser obrigatório para CNH A e B

O exame toxicológico voltou a ser obrigatório para candidatos à primeira Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nas categorias A e B em todo o Brasil. A exigência foi restabelecida após o Congresso Nacional derrubar veto parcial da Presidência da República ao Projeto de Lei nº 3.925/201, em decisão tomada no dia 4 de dezembro de 2025.

Com isso, o país amplia uma política pública que já é aplicada desde 2016 para motoristas das categorias C, D e E, e que apresenta histórico de resultados positivos na redução de acidentes e na promoção da segurança viária.



Medida amplia prevenção no trânsito

De acordo com dados acumulados ao longo dos últimos anos, apenas no primeiro ano de aplicação plena do exame toxicológico houve uma redução estimada de R\$ 74 bilhões em perdas ao PIB, valor associado a afastamentos do trabalho e sinistros envolvendo motoristas sob efeito de substâncias psicoativas.

Entre 2016 e 2019, mais de 28 mil condutores que testaram positivo passaram por processos de tratamento e reabilitação e conseguiram retornar às atividades, reforçando o caráter preventivo e educativo da medida.

A ampliação da exigência ocorre em um contexto considerado crítico, especialmente entre jovens. Os acidentes de trânsito seguem entre as três principais causas de morte na faixa etária de 14 a 29 anos, público que concentra grande parte dos candidatos à primeira habilitação. Relatórios internacionais também apontam crescimento no consumo de drogas sintéticas entre jovens, justamente no grupo que ingressa no trânsito.

“O exame toxicológico é uma ferramenta comprovadamente eficaz para salvar vidas”, afirma Marcio Liberbaum, presidente do Instituto de Tecnologias para o Trânsito Seguro (ITTS). “Ao identificar usuários frequentes de substâncias psicoativas, o exame protege não apenas o próprio condutor, mas toda a sociedade. Sua aplicação na primeira habilitação é um passo natural para reforçar a cultura de responsabilidade e prevenção no trânsito brasileiro”, completa.

Reflexo para o transporte urbano

Para o setor de transporte e frete urbano, a exigência tende a elevar o nível de responsabilidade desde a entrada do motorista no sistema de habilitação, criando uma base mais sólida para futuros condutores profissionais, inclusive aqueles que pretendem migrar para categorias como a CNH C, exigida para condução de VUCs acima de 3.500 kg de PBT.

Pesquisa nacional realizada em fevereiro de 2025 aponta que 83% dos brasileiros são favoráveis à obrigatoriedade do exame toxicológico para quem busca a primeira CNH.

Quem precisa fazer exame toxicológico?

O exame toxicológico é obrigatório para condutores que se enquadram nas seguintes situações:

Primeira habilitação

- Candidatos à CNH A (motocicletas)
- Candidatos à CNH B (automóveis e veículos leves)

Motoristas profissionais

- CNH C | caminhões e VUCs acima de 3.500 kg de PBT
- CNH D | veículos de transporte de passageiros
- CNH E | combinações de veículos e carretas

Renovação da CNH

- Condutores das categorias C, D e E, conforme regras vigentes

O que o exame identifica?

- Uso frequente de substâncias psicoativas
- Janela de detecção ampliada, não limitada ao consumo recente

Importante: o exame toxicológico não substitui os exames médico e psicológico, que continuam obrigatórios no processo de habilitação. 🚚



Demos uma volta com a VW ID. Buzz, a Kombi elétrica com muito mais tecnologia

Se fosse da cor prata, a VW ID. Buzz talvez passasse mais despercebida, mas amarela, não tinha quem não olhasse. E vale a pena olhar, porque é um veículo diferenciado. A própria Volkswagen fala da “volta da Kombi ao Brasil”, já que a nova geração veio num lote limitado de 70 unidades, e na modalidade assinatura, como uma boa opção, para experimentar uma nova maneira de transportar.

Nosso modelo era versão para passageiros, com até cinco assentos, mas na Europa existe uma ID. Buzz Cargo, com capacidade de volume de carga de cerca de 3,9 m³. Um carro que continua sendo espaçoso e funcional, como a Kombi que marcou gerações de motoristas e transportadores urbanos. A diferença está na eletrificação, na conectividade e nos recursos de assistência à condução.

Plataforma elétrica e desempenho

O ID. Buzz foi desenvolvido sobre a plataforma modular elétrica MEB, utilizada em modelos elétricos da marca em vários mercados, e baseia-se na primeira geração da Kombi original, a T1, porém eletrificada. O conjunto mecânico reúne bateria de 77 kWh e motor

elétrico instalado no eixo traseiro, com potência de 204 cavalos. E assim, temos um VUC 100% elétrico.

A autonomia declarada é de até 420 quilômetros no ciclo WLTP, mas na prática não passou de 300 km. Para motoristas de veículos urbanos de carga, esse alcance é suficiente para rotas diárias de distribuição dentro das regiões metropolitanas, mas se for viajar, complica.

O carregamento pode ser feito em corrente alternada de até 11 kW ou em corrente contínua de até 170 kW. Em carregadores rápidos, a bateria pode ir de 5% a 80% em cerca de 30 minutos.

A condução chama atenção pelo silêncio do conjunto elétrico e pela resposta imediata do motor, apesar de que o motorista pode contar com som eletrônico do motor (ID. Sound). O torque instantâneo facilita retomadas no trânsito urbano e em vias de acesso logístico.

Posição de dirigir e espaço interno

Ao entrar no veículo, encontramos uma posição de condução elevada, característica da Kombi tradicional. Esse ponto continua sendo um diferencial para quem passa muitas horas dirigindo em trajetos urbanos.

Os bancos dianteiros possuem ajustes elétricos, apoio lombar e função de massagem. O habitáculo também utiliza materiais reciclados e insumos de origem não animal no acabamento. Mais um detalhe, na nossa ID Buzz amarela, no interior “vegano” feitos com materiais recicláveis, também predominava com a cor.

Outro ponto funcional é o Buzz Box, compartimento removível localizado entre os bancos dianteiros que pode acomodar notebook, pranchetas ou objetos utilizados durante a jornada de trabalho.

Na segunda fileira, o banco possui trilhos para ajuste horizontal e encosto rebatível, ampliando as possibilidades de configuração do espaço interno. As portas traseiras elétricas são de correr e acionadas de várias maneiras, facilitando a vida dos ocupantes.

Tecnologia embarcada

A cabine reúne diversos sistemas de assistência ao motorista. A central multimídia possui tela de 12 polegadas e integra funções do veículo e de navegação, mas não faz conexão com Apple Car ou Android Auto.

Entre os recursos disponíveis estão câmera 360 graus, assistente de estacionamento semi-autônomo e sistemas de condução que auxiliam na permanência em faixa e no controle de distância do veículo à frente.

O painel digital de 5,3 polegadas apresenta as principais informações de condução, enquanto o sistema ID.Light utiliza iluminação em LED para comunicação visual com o motorista.

Também fazem parte do pacote sensores de fadiga, controle eletrônico de estabilidade, assistente de mudança de faixa e frenagem autônoma de emergência com detecção de pedestres e ciclistas.

Aqui no Brasil

A Kombi elétrica será disponibilizada no Brasil por meio do programa de assinatura VW Sign & Drive. O serviço inclui manutenção, seguro, assistência 24 horas e documentação. Os contratos podem variar entre 12 e 48 meses e oferecem franquia mensal de rodagem de até 3.100 quilômetros.

Para motoristas e operadores de transporte urbano, o modelo representa um exemplo de como a eletrificação começa a entrar no universo dos utilitários voltados à mobilidade nas cidades. O conceito de veículo silencioso, conectado e com menor emissão já aparece em testes e projetos logísticos em diferentes mercados, indicando uma tendência que pode alcançar também o segmento de distribuição urbana no Brasil. 🚐



Diesel, biodiesel ou elétrico: qual combustível faz sentido no transporte urbano?



Foto: Freepik.com

A escolha do combustível deixou de ser apenas uma decisão operacional e passou a influenciar diretamente a rentabilidade do frete urbano. Com margens cada vez mais apertadas, o transportador precisa avaliar não só o preço na bomba, mas também consumo real, manutenção, restrições de circulação e custo por quilômetro rodado.

Na prática, diesel, biodiesel e veículos elétricos convivem hoje nas cidades, cada um com vantagens e limitações que impactam o dia a dia do VUC.

Diesel ainda domina, mas custa caro

O diesel segue como o combustível mais utilizado no frete urbano brasileiro. A ampla rede de abastecimento, a autonomia elevada e a facilidade de manutenção mantêm o combustível como padrão da operação.

No entanto, o uso urbano penaliza o consumo. O anda-e-para constante reduz a eficiência, aumenta o desgaste de componentes mecânicos e eleva o custo por quilômetro rodado. Além disso, o diesel sofre com oscilações frequentes de preço, o que dificulta o planejamento financeiro do transportador.

Outro fator de atenção são as restrições ambientais que começam a ganhar espaço nos grandes centros, criando incertezas sobre o futuro do diesel em determinadas áreas urbanas.

Biodiesel: alternativa possível, mas com limites

O biodiesel aparece como uma alternativa intermediária, principalmente por estar misturado ao diesel comercializado no país. Do ponto de vista ambiental, contribui para a redução de emissões, mas não altera de forma significativa a lógica da operação urbana.

Na prática, o transportador não percebe grandes diferenças no custo imediato, mas precisa redobrar a atenção com manutenção preventiva, especialmente em sistemas de injeção e filtros, dependendo da proporção da mistura e da qualidade do combustível.

Muitos veículos comerciais já utilizam biodiesel, já que atualmente, a mistura mais comum é o B14, podendo chegar ao B15, o que significa que o diesel comercializado no país contém entre 14% e 15% de biodiesel, conforme diretrizes da Conselho Nacional de Política Energética.

Já a versão do biodiesel pura, B100 (100% biodiesel), ainda está iniciando no Brasil, com marcas como Volvo e Scania. O avanço dos testes, inclusive em veículos urbanos de carga (VUCs), indica um movimento gradual de ampliação do uso do biocombustível como alternativa imediata para redução de emissões, sem exigir mudanças estruturais na operação das frotas.

Diesel x Biodiesel x Elétrico no frete urbano

Critério	Diesel	Biodiesel	Elétrico
Custo na “bomba”	Alto e volátil	Similar ao diesel	Baixo por km rodado
Consumo urbano	Elevado	Similar ao diesel	Muito eficiente
Custo por km rodado	Médio a alto	Médio	Baixo
Manutenção	Alta no uso urbano (freios, embreagem, motor)	Similar ao diesel, (atenção a filtros e injeção)	Menor, componentes mecânicos reduzidos
Autonomia	Alta	Alta	Limitada
Infraestrutura	Ampla e consolidada	Ampla (mistura obrigatória)	Ainda restrita
Emissões	Elevadas	Menores que o diesel	Zero na operação
Restrições de circulação	Tendência a aumentar	Não elimina restrições	Favorecido em zonas ambientais
Perfil ideal de uso	Operação flexível, rotas longas e imprevisíveis	Alternativa sem mudar a operação	Rotas curtas, fixas e last mile

Elétrico cresce, mas ainda é nicho

Os veículos elétricos começam a ganhar espaço no frete urbano, principalmente em operações de curta distância, entregas programadas e last mile. O custo por quilômetro rodado é menor, a manutenção tende a ser mais simples e o veículo não emite poluentes durante a operação.

Por outro lado, o investimento inicial ainda é elevado, e a infraestrutura de recarga limita a expansão do modelo. A autonomia reduzida exige planejamento rigoroso de rotas e horários, o que nem sempre é compatível com a imprevisibilidade do trânsito urbano.

O elétrico faz mais sentido em operações dedicadas, com rotas fixas, base de carregamento própria e contratos que valorizem a sustentabilidade.

O que pesa na decisão do transportador urbano?

Mais do que o tipo de combustível, o que define a viabilidade é o perfil da operação. Quem roda longas distâncias dentro da cidade, com carga variável e horários imprevisíveis, ainda encontra no diesel a opção mais flexível. Já operações controladas, com rotas curtas e repetitivas, começam a justificar a adoção do elétrico.

O biodiesel entra como complemento, mas não muda estruturalmente a equação do frete urbano.

Não existe resposta única

No frete urbano, não há combustível ideal para todas as realidades. A decisão precisa considerar custo total de operação, tipo de carga, autonomia necessária, manutenção e possíveis restrições de circulação.

O erro mais comum é olhar apenas o preço do combustível. Quem calcula o custo por quilômetro rodado, o tempo improdutivo e o impacto na manu-

tenção consegue enxergar com mais clareza qual opção realmente fecha a conta no fim do mês.

No frete urbano, o combustível certo não é o mais barato na bomba, mas o que sustenta a operação no longo prazo.

Resumo prático:

- Diesel ainda é o mais versátil, mas penaliza o custo urbano.
- Biodiesel não muda a lógica da operação, apenas reduz impacto ambiental.
- Elétrico fecha melhor a conta onde há rota definida e base de recarga. 🚛



Volkswagen Caminhões comemora 45 anos transportando carga nas estradas do país



Uma trajetória diretamente ligada à evolução do transporte de cargas, e em especial, nas operações urbanas. Assim, a Volkswagen Caminhões e Ônibus completa 45 anos de atuação no Brasil consolidando um período que se confunde com o próprio desenvolvimento da logística nas cidades.

Os primeiros modelos, VW 11.130 e VW 13.130, saíram da linha de produção em São Bernardo do Campo (SP), em 1981, marcando o início de uma operação que hoje soma mais de 1,25 milhão de veículos em circulação. De lá para cá, a montadora ampliou sua presença e passou a atender diferentes perfis de aplicação, do transporte urbano à longa distância.

Ao longo das décadas, a evolução tecnológica foi acompanhando as mudanças na rotina do transportador. A Série 2000, por exemplo, trouxe uma nova geração de caminhões com maior capacidade de carga e foco em aplicações específicas. Foi nesse momento que a marca consolidou o conceito de veículos “sob medida”, algo que hoje faz diferença direta para o motorista de VUC, que precisa de soluções adaptadas à operação diária.

Na prática, essa personalização permite configurar o caminhão conforme o tipo de carga, rota e restrições urbanas. O cliente de transporte urbano precisa de produtividade e baixo custo operacional. Por isso, a

marca evolui constantemente seu portfólio com foco em eficiência e versatilidade.

Entre os modelos que mais dialogam com a realidade urbana está a linha VW Delivery, criada com foco na distribuição. Com mais de 100 mil unidades vendidas, o modelo ganhou uma nova geração em 2017, trazendo dirigibilidade próxima à de um automóvel – característica valorizada por motoristas que enfrentam trânsito intenso, manobras frequentes e jornadas prolongadas nas cidades.

Outro destaque é a família VW Constellation, que se mantém entre as mais vendidas do país. Embora mais presente em operações rodoviárias, também aparece em versões adaptadas para uso urbano, principalmente em aplicações de maior capacidade.

O portfólio ficou mais reforçado em 2020 com o lançamento do VW Meteor, quemarcou o retorno da VWCO ao segmento de extrapesados. Com design moderno e manufatura 4.0, o modelo trouxe novo patamar de desempenho para longas distâncias e consolidou a presença da empresa em todas as categorias do transporte rodoviário.

No ano seguinte, a montadora avançou na eletrificação com o VW e-Delivery, primeiro caminhão elétrico desenvolvido e produzido no Brasil. Para o transportador urbano, a tecnologia representa uma alternativa em cenários com restrições ambientais e busca por redução de emissões.

História »»

Além dos caminhões, a marca também ampliou sua atuação com a linha Volksbus, voltada ao transporte de passageiros, reforçando sua presença em diferentes frentes da mobilidade.

Para o motorista de VUC, os 45 anos da fabricante refletem mudanças práticas no dia a dia: veículos mais confortáveis, conectados e adaptados à operação urbana. Em um cenário de logística cada vez mais exigente, com prazos curtos e restrições de circulação, a evolução dos caminhões se torna peça-chave para manter a produtividade.

Com investimentos contínuos em tecnologia, novas matrizes energéticas e soluções conectadas, a Volkswagen Caminhões e Ônibus segue alinhada às demandas do transporte moderno. Uma trajetória que acompanha e ajuda a moldar o futuro da distribuição de cargas no Brasil.





Quero levar meu cachorro para a creche: o que devo saber?

Levar o cachorro para uma creche tem se tornado uma escolha cada vez mais comum dos tutores, especialmente para quem tem uma rotina mais corrida, mas não abre mão do bem-estar do seu melhor amigo.

Mais do que um “lugar para deixar o cachorro”, a creche pode ser um ambiente importante de estímulo, socialização e cuidado ao longo do dia.

A creche canina, ou daycare, funciona como um espaço onde os cães passam algumas horas sob supervisão de profissionais. Ali, eles brincam, interagem com outros cães, descansam e, em alguns casos, até participam de atividades mais estruturadas.

A proposta é simples: gastar energia, estimular o comportamento saudável e evitar que o animal fique o dia todo sozinho em casa.



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

Antes de escolher um lugar, vale muito a pena fazer uma visita com calma. Observe se o ambiente é limpo, organizado e seguro. Repare também nos cães que já estão ali, eles parecem tranquilos? Estão à vontade?

Outro ponto importante é entender como os grupos são formados (por porte, idade ou temperamento) e quantos profissionais acompanham cada grupo. Isso faz bastante diferença no dia a dia.

Sobre banho, é comum que algumas creches ofereçam o serviço, mas é bom ter atenção à frequência. Banhos em excesso podem prejudicar a pele e a pelagem do cachorro. O ideal é alinhar isso com a equipe, considerando o tipo de pelo do seu pet e a rotina dele.

Outro cuidado essencial é com pulgas e carrapatos. Em ambientes coletivos, esse controle precisa ser rigoroso. Boas creches exigem vacinação em dia e o uso de antiparasitários. Não tenha receio de perguntar como esse controle é feito, isso é básico para garantir a saúde de todos os cães.

Os benefícios para o cachorro costumam ser bem visíveis. Além de gastar energia, ele passa a conviver com outros cães, o que melhora muito a socialização.

Muitos tutores percebem mudanças positivas no comportamento, como menos ansiedade, menos destruição de objetos em casa e até melhora no sono.

Mas existe um momento certo para começar. Em geral, recomenda-se que o cachorro só frequente a creche depois de completar o ciclo de vacinas, o que costuma acontecer por volta dos 4 meses.

Também é importante avaliar o perfil do animal, alguns cães podem precisar de um período de adaptação antes de se sentirem confortáveis nesse tipo de ambiente.

No fim, não é só o cachorro que ganha. Para a família, a creche traz tranquilidade no dia a dia. Saber que o pet está bem cuidado, ativo e acompanhado faz toda a diferença. E, de quebra, ele volta pra casa mais calmo e equilibrado, o que melhora (e muito) a convivência dele com a família. 🐾



Na Dog Club, em Santos/SP, os "hóspedes" têm inúmeras atividades, sempre com monitoramento de profissionais... olha a cara de quem está gostando!



Gerenciamento de frotas

www.mipmedidores.com.br

Posto de ensaio credenciado Inmetro



VDO

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



DENSO



SPHEROS



Refrigeradores
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

Calendário do Futebol Nacional em Ano de Copa do Mundo

2026 é ano de Copa do Mundo. Em um calendário longo, planejamento, elenco e resiliência podem ser o diferencial entre sucesso e fracasso esportivo

Em anos de Copa do Mundo, como 2026, o calendário do futebol brasileiro sofre ajustes importantes para acomodar o maior evento esportivo do planeta. Para este ano as competições nacionais, como o Campeonato Brasileiro, Copa do Brasil e estaduais foram reorganizadas.

O resultado disso é, e será, um calendário apertado, achatado, inchado, com acúmulos de jogos e sem tempo adequado para as equipes se prepararem de maneira correta. Vale lembrar que fora os campeonatos nacionais, temos ainda a Libertadores e a Sul-Americana. Em 2026 o calendário será exaustivo, serão 309 dias de futebol.

Os resultados desse calendário absurdo e da falta de preparo dos clubes já foram sentidos nos estaduais e também no início Brasileirão. Em menos de quatro meses já tivemos 18 rodadas - uma média de 5 jogos por mês e menos de três dias de intervalo entre as partidas. Os estaduais começaram no dia 6 e o Brasileirão no dia 28 de janeiro.



Carlos Briotto é jornalista formado pela Univ. Metodista

No ano passado tivemos mais de 500* lesões, média de 0,68 por jogo. A previsão para este ano é de um aumento entre 20 e 30%. O trauma mais recorrente é a lesão muscular. Ela responde por 37% do total. Os elencos mais velhos são os mais suscetíveis às contusões. Em 2025 o Botafogo/RJ teve 55 lesões, 53 % a mais que no ano anterior.

Levantamento prévio aponta que alguns clubes já sentem o reflexo do calendário apertado (tabela abaixo). O Cruzeiro por exemplo já teve 12 jogadores lesionados nos 16 primeiros jogos do ano. O resultado disso, é um ano complicado esportivamente. Mesmo levantando o caneco do estadual, a raposa amarga a lanterna do nacional após 8 rodadas.

Outro reflexo causado pela falta de planejamento e calendário apertado é o número de técnicos que já perderam o emprego em 2026 (tabela abaixo). Após 8 rodadas, 9 técnicos já foram demitidos. Tirando Abel Ferreira e Rogério Ceni, que ao que parece têm seus empregos garantidos mesmo que os resultados esportivos não aconteçam, corremos o risco de terminar o ano com mais técnicos demitidos que clubes disputando a Série A.

A pausa entre maio e julho por causa da Copa do Mundo pode auxiliar os clubes na recuperação dos atletas lesionados e na preparação para o segundo semestre, que será ainda mais desgastante. É nesse período que os acúmulos de jogos tendem a aumentar. Físico e psicológico serão colocados à prova. Nesse momento haverá o afunilamento dos campeonatos, com as fases de mata-mata das copas (Libertadores, Sul-Americana e Copa do Brasil) e das rodadas finais do brasileirão.

Falando de esportes »»

Jogadores lesionados em 2026

Cássio (Cruzeiro): Lesão no joelho esquerdo
Saúl Ñíguez (Flamengo): Lesão no calcanhar esquerdo
Lucas Romero (Cruzeiro): Fratura na costela esquerda
Alex Sandro (Flamengo): Lesão no joelho
Memphis Depay (Corinthians): estiramento na coxa
Marlon (Grêmio): Lesão no tornozelo
Lucas (São Paulo): Fratura costela

Técnicos demitidos em 2026

Tite (Cruzeiro): 6ª rodada do Brasileirão
Juan Carlos Osório (Remo): 4ª rodada do Brasileirão
Jorge Sampaoli (Atlético/MG): 3ª rodada do Brasileirão
Fernando Diniz (Vasco): 3ª rodada do Brasileirão
Filipe Luiz (Flamengo): 4ª rodada do Brasileirão
Hernán Crespo (São Paulo): 5ª rodada do Brasileirão
Juan Pablo Vojvoda (Santos): 7ª rodada do Brasileirão
Martin Anselmi (Botafogo): 8ª rodada Brasileirão

*<https://mancheteesportiva.com.br/competicoes/brasileirao-2026-analise-de-fadiga-e-riscos-de-lesoes-na-temporada-mais-longa/339/>.



☎ (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

»» *Siga em frente*

“A observação dos detalhes faz grandes ideias surgirem”

“É você quem escolhe se hoje será apenas mais um dia, ou se é o dia em que fará tudo mudar”

“Ao mudarmos nós mesmos, mudamos o mundo”

“Se livre do medo de errar, errado é deixar a oportunidade ir embora”

“Quando você bate as suas asas com amor, perseverança e foco, o voo é inevitável”

“Quando existe determinação, os sonhos se tornam visões do futuro”

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

QUEM VIVE DE ENTREGA PRECISA VIVER DE **INFORMAÇÃO**



- ✓ **Manutenção**
- ✓ **Veículos elétricos**
- ✓ **Novas tecnologias**
- ✓ **Operação de VUC**
- ✓ **Gestão de frota e logística**
- ✓ **Sustentabilidade no transporte**



@revistafreteurbano

Escaneie e atualize
sua operação

REVISTA

FRETE URBANO

Informação para o transportador VUC

Pode contar

com alta performance e estabilidade



Amortecedor é HG Nakata

Quem não pode parar vai de amortecedores Nakata. É a marca líder em suspensão garantindo estabilidade, segurança, alta performance e durabilidade para você rodar tranquilo em qualquer terreno e por mais tempo. Pode contar!

Desacelere. Seu bem maior é a vida.

APROVEITE E ACESSE OS CONTEÚDOS FEITOS PARA VOCÊ.



YOUTUBE
Dicas técnicas que fazem diferença no seu dia a dia.



BLOG
Tudo sobre carreira, tecnologia, manutenção e peças.



VEJA AQUI A TABELA
de amortecedor Nakata com seu celular.

NAKATA®
PODE CONTAR