

Pálete

Descubra este sistema

O pálete permite a redução sensível do tempo de carga e descarga e racionaliza os métodos de estocagem. Mas apesar destas vantagens, afirma Vantine, especialista em logística, distribuição, movimentação, armazenagem e embalagem, são poucas as empresas de transporte que fazem uso deste sistema, e mesmo assim muitas o utilizam apenas para estocagem, quando ele é essencialmente um elemento de distribuição

Adilson Estevam

— O que é um pálete e que vantagens oferece para as empresas do transporte rodoviário de cargas?

— O pálete é uma base confeccionada por diversos tipos de material (madeira, plástico, alumínio, aço e papelão) que racionaliza a movimentação e a transferência de materiais. Suas vantagens para o TRC são basicamente a redução sensível do tempo de carga e descarga e a racionalização dos métodos de estocagem nos depósitos.

— Por que apenas um pequeno número de empresas do setor se utiliza do pálete?

— O que ocorre, é que o Brasil ainda não tem tradição de uso do pálete. Somente cerca de 20% da Indústria, Comércio, e setor de prestação de serviços utiliza este sistema. Desse total, 80% se concentra nos dois primeiros setores. O TRC não entra com 5% de empresas que fazem uso do pálete porque ainda está baseado na movimentação manual, o chamado manuseio. Isso acontece em razão dos empresários terem ouvido falar de pálete, mas não possuem noção técnica do seu uso. Por outro lado, eles entendem que é mais barato investir em mão-de-obra não especializada do que na implantação do sistema.

— Estas empresas desfrutam do pálete em todo o seu potencial?

— Não desfrutam. Existem poucas exceções dentro do TRC que utilizam o pálete dentro de uma configuração especial. São poucas as empresas que fazem uso dele na forma global, dentro de sua central de distribuição até o fracionamento das mercadorias. A grande maioria o utiliza apenas para estocagem, quando ele é essencialmente um elemento de distribuição.

— Dos diferentes tipos de páletes existentes, qual o mais apropriado para as empresas de transporte?

— Nós temos padronizados a nível de ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) três variáveis para se identificar um pálete: o formato, número de entradas do garfo do equipamento (duas ou



quatro entradas), e número de faces. O pálete ideal para o TRC é o com face simples e quatro entradas que permite o carregamento e o descarregamento pelas laterais ou traseira do caminhão, e o melhor formato é o de 1,10 m x 1,10 m em função de um maior aproveitamento da carroceria do caminhão. Quanto ao material, a madeira, por ser infinitamente mais barata, é o ideal. Só que normalmente ele vem sendo feito de pinho (pinus araucária) ou peroba, e eu recomendo o pinus eliot ou uma madeira similar. Os dois primeiros tipos devem ser utilizados para fins mais

nobres, como a construção civil, já que suas reservas são renováveis a longo prazo.

— O que as empresas do setor devem fazer para operar com pálete?

— Utilizarem um só modelo de pálete (existem no Brasil mais de 1.200 modelos) é o primeiro passo, pois além da economia de escala, permitiria o intercâmbio entre as empresas do TRC e até do setor industrial. A padronização de carrocerias de caminhão é outra medida que se faz necessária. As que estão no mercado não seguem qualquer tipo de especificação. Não existe nenhuma norma brasileira sobre carroceria de caminhão, principalmente, no que diz respeito a largura. O Contran (Conselho Nacional de Trânsito) regula apenas que a largura máxima externa deve ser de 2,60 m, enquanto que a interna, que é o que interessa para modular o pálete, varia de 2 a 2,40m. O ideal seria que esta tivesse 2,30m, enquanto que o comprimento deveria ser variável em função do tipo de veículo, só que esta deveria ser modular a cada 1,10m. Em caso de carroceria baú, recomenda-se que a carga paletizada tenha no máximo 1,00 m de altura, pois assim daria para se colocar um pálete sobre o outro.

— Qual o custo de implantação do sistema?

— O custo varia de acordo com o número de páletes que a empresa vai utilizar. Hoje um pálete dentro das características ideais, de 1,10 m x 1,10 m, face simples, quatro entradas, e fabricado com pinus, custa atualmente cerca de 250 cruzados (1,5 OTN), o que é um valor relativamente alto, se bem que a economia de escala reduziria este preço. Um segundo investimento necessário seria na movimentação, que poderia ser desde uma paleteira de cinco mil cruzados até uma empilhadeira de 800 mil cruzados.

— Em relação ao sistema convencional, o que o pálete representa em termos de economia?

— Não tem uma receita pronta para isso. Não dá para se afirmar nada, nem mesmo em termos médios. O que se po-



de dizer é que um sistema paletizado proporciona em média 20 a 30% de redução no custo operacional.

— A utilização do pátete no Brasil difere muito daquela praticada em países mais avançados?

— Sim. Ao passo que hoje temos um padrão europeu de pátete de 1,20 m x 0,80 m, aqui você tem apenas uma tentativa de

padronização em torno de 1,10 m x 1,10 m. Portanto, a grande diferença é que no Brasil não temos ainda um modelo padrão.

— O pátete terá vida longa ou deve ser substituído brevemente por sistemas mais modernos?

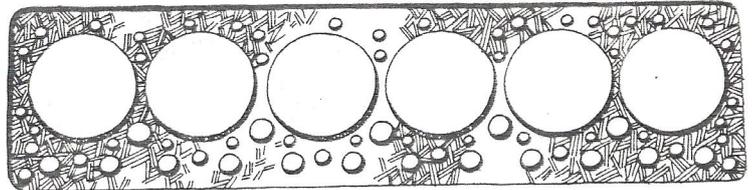
— Não deve. Ele é um elemento insubstituível em termos de modos de transpor-

tes que temos hoje, e seu futuro no Brasil será bastante promissor a partir do momento em que houver integração do pátete com os diferentes meios de transporte existentes.

— O que vem a ser o Sistema Brasileiro de Pátetes?

— O Sistema Brasileiro de Pátetes se compõe de quatro pontos básicos. De um tipo único de pátete, nas suas dimensões e no seu desenho, para se ter economia de escala. Ele deve também ser fabricado a um custo relativamente pequeno, sendo necessário portanto se ter grande produção há um custo barato. O terceiro ponto importante, é que haja um mínimo de padronização nos sistemas de transporte, principalmente a nível de carroceria. Por último, é fundamental que haja por parte dos usuários do sistema uma mecanização da movimentação de materiais. A implantação desse Sistema é viável, mas no momento me parece um sonho muito distante, porque a cultura técnica brasileira ainda não absorveu o uso do pátete como um elemento de racionalização. **BT**

A junta que não deixa você no aperto.



Junta de qualidade não dá vazamento, não folga em serviço nem deixa o dono no aperto. Bom desempenho, aliás, é o que você sempre pode esperar das peças genuínas Mercedes-Benz. Elas são produzidas pelos mais avançados métodos de fabricação e submetidas a um controle de qualidade que só deixa passar furo se ele fizer parte da peça. Procure o seu Concessionário Mercedes-Benz. Ele tem um estoque de peças onde a qualidade e a garantia da Mercedes-Benz andam sempre juntas.

