

DURABILIDAD

EL PAPEL DE LAS BATERÍAS

Uno de los ejes centrales de los autoelevadores eléctricos son las baterías. Gustavo Laquaniti, supervisor de Marketing de Toyota Material Handling de Argentina, explicó que "las opciones que permiten un fácil reemplazo de la batería también contribuyen a una operación más larga". El directivo, explicó que todos los autoelevadores comercializados por la empresa cuentan con el Sistema Toyota de Estabilidad Activa (SAS) que ofrece una operación estable y suave y cumplen con la norma IPX4 de resistencia al agua, lo que le permite operar tanto en espacios internos como externos. Además, la Serie 8 cuenta con nueva motorización que reduce el consumo y minimiza la pérdida de energía mejorando la eficiencia de trabajo, dado su mayor tiempo de operación. Otra innovación en cuanto a equipos eléctricos es "la incorporación del sistema de gestión de flota 1. Site, una solución que combina tecnología, información y asesoramiento continuo para detectar oportunidades de mejora en cuatro áreas: costos, productividad, seguridad e higiene y medio ambiente", concluyó.

COMO UN DOMINÓ

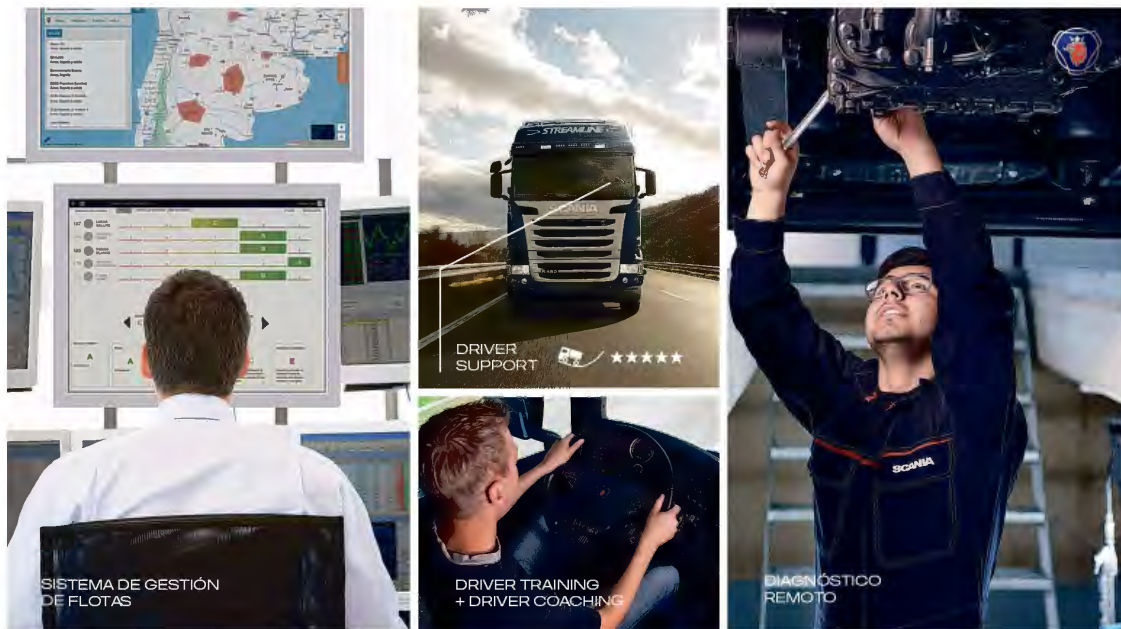
EFFECTO SOBRE EL SECTOR DE LA AUTOMATIZACIÓN

"En la medida en que se hagan equipos eléctricos más estándar, el otro campo asociado es el de la automatización que, si o sí, será con equipos eléctricos. No se puede hacer con equipos de combustión", aseguró el director general de Kernium, Miguel Ángel García. Agregó que "cada vez, habrá mayor penetración de los vehículos guiados automáticamente. Los llamados AGV, que son autónomos, están programados y son pequeños robots que se van moviendo por el depósito. Pueden ser apiladores, trilaterales, order pickers, muchas cosas que se mueven dentro del depósito y toman posiciones de forma automática. Ellos mismos, cuando censan que su batería está cayendo de nivel, van a la estación de carga y se conectan para recargar". Reconoció que ese camino "no va a ser masivo, pero, el campo viene por el lado de la eficiencia y la automatización. Con esa tendencia, sabemos que no es la época dorada del equipo de combustión. Porque, cada vez hay más automatización, más eficiencia, menores costos operativos, cero emisión, no hay forma de volver atrás". En otro sentido, destacó que en los segmentos más bajos de la gama en cuanto a capacidad de pasos "no tienen motores

de combustión, ese es el reino del eléctrico. Recién en los autoelevadores se entra en los de combustión. Pero, en esa línea van desde 1600 kilogramos, hasta nueve toneladas" y consiguó que en los pasillos más angostos y las cámaras de refrigerados los equipos eléctricos son "irreemplazables". "Más arriba -continuó García-, están los de combustión. Igualmente, el mercado no está ni en cinco, ni siete toneladas, sino que ronda entre las dos y tres, porque estamos hablando de intra logística, y no de pallets de cuatro o cinco toneladas. Entonces, en los depósitos la tendencia mundial va hacia el eléctrico que se puede automatizar". El directivo de Kernium insistió en que "cuando esto se haga más masivo, va a ser más económico. El cobre, el plomo, el litio son commodities que no se pueden manejar, pero es como la industria automotriz que va hacia lo eléctrico". Gustavo Laquaniti, supervisor de Marketing de Toyota Material Handling de Argentina, reconoció que el mercado de la Argentina siempre estuvo dominado por los autoelevadores a combustión, con los diesel como los más demandados, pero que sin embargo, en línea con la tendencia mundial, se evidencia una transición hacia equipos eléctricos.

bujías ni de filtros, ni problemas por la calidad de combustible. Por eso tiene costos operativos mucho más bajos, porque tiene menos partes móviles". Así, "cuanto más alejado está de un centro de servicios es más conveniente el equipo eléctrico que no está supeditado a que el mecánico y el operador revisen si tiene agua el radiador o si consumió el aceite. Hace su diagnóstico, si está todo bien, arranca y se va. La rotura de piezas móviles del autoelevador es lo mismo que en los de combustión inter-

na y la confiabilidad de los sistemas electrónicos es cada vez mayor". "Cuando el operador se sienta en el equipo eléctrico, con comandos, con joystick, con una operación más suave, que en verano no calienta, no vibra, no tiene ruido, el freno de mano es una tecla y no una palanca, lo prefiere. A eso se suma que cuando tiene que operar en rampa, el equipo se trabaja y no se va para atrás, lo que es un tema de seguridad importante para muchos clientes, y eso favorece la elección", enfatizó el directivo de Kernium.



SCANIA SERVICIOS CONECTADOS

SIEMPRE ACOMPAÑADO

La plataforma de servicios conectados de Scania permite monitorear el estado de su flota, el consumo de combustible y los estilos de conducción en tiempo real; permitiendo programar los mantenimientos y maximizar la performance de la unidad y el conductor.

Un servicio acorde a sus necesidades.

www.scania.com.ar

SCANIA