

NÚMERO 4/2020

DACHSER

revista

EL MUNDO DE LA LOGÍSTICA INTELIGENTE

INICIO DE UNA NUEVA ÉPOCA

CAMBIO DE DIRECCIÓN EN DACHSER



INTERLOCKING
CON LAS FUERZAS CURATIVAS
DE LA NATURALEZA

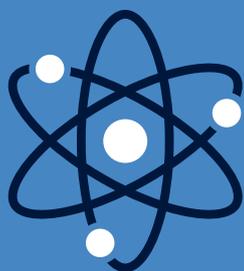
EUROHUBS
AGILIDAD
EN LA RED

NUEVAS DIMENSIONES

«No hay nada más poderoso que una idea a la que le ha llegado su tiempo», sentenció una vez el escritor francés Víctor Hugo (1802-1885). Es cierto. Incluso si aquellas cosas que cambian el mundo se toman su tiempo.



6 kilómetros en línea recta y el canal de Bristol es lo que separan la isla de Flat Holm de la tierra firme de Gales. «Estás preparado» decía el mensaje que en 1897 el inventor italiano de 23 años Guillermo Marconi envió sin cables por primera vez a través de esta distancia. Así fue como desarrolló el «transmisor a chispa», el primer paso en la carrera de la comunicación sin cables que llevaría al wifi, a la telefonía móvil y al internet móvil. Hoy en día más de 3,2 mil millones de personas tienen un smartphone. Pero sin transmisor a chispa, pues fue prohibido en los años 20 por su tendencia a dar fallos.



1 átomo es el tamaño del transistor más pequeño del mundo. Esta pieza de electrónica cuántica que activa una corriente eléctrica mediante el traslado controlado de un único átomo fue desarrollada por el Instituto de Tecnología de Karlsruhe. Otro hito de la historia de la electrotecnología. Basándose en el trabajo pionero de Julius Edgar Lilienfeld (1928), los ingenieros de Bell Laboratories pudieron presentar un modelo para producción en serie por primera vez en 1947. Su transistor tenía en aquel momento el tamaño de un pomelo. Hoy en día los chips de los móviles de última generación contienen 15 mil millones de transistores.

2 lentes para gafas fueron las que posibilitaron ver el universo. En 1608, unos niños que jugaban superpusieron cristales del taller del productor de gafas Hans Lipperhey para ver con más nitidez. La idea del primer telescopio acababa de nacer. Galileo Galilei la tomó y la aplicó al espacio, de manera que amplió así la visión del mundo a conocimientos totalmente nuevos.



8 «notas» fueron las que introdujo la matemática británica Lady Ada Lovelace en a mediados de los años 1840 en un artículo sobre el «motor analítico». En ellas está contenido el primer algoritmo en representación gráfica. En vida, nadie le valoró su contribución histórica al conocimiento. Solo a finales del siglo XX se reconoció que Lovelace había sido la primera programadora... sin tener ordenador.

10 toneladas pesaba la primera locomotora del mundo. Por desgracia, era demasiado pesada para los primeros railes. La había construido Richard Trevithick 21 años antes de que George Stephenson fuera capaz de poner en marcha el primer tren de Stockton a Darlington. Trevithick se murió pobre y solo recibió honores de predecesor tras su muerte.



12,5 centímetros cuadrados eran necesarios en el siglo IX para mantener el rumbo y poder cruzar el Mediterráneo. Los marineros árabes no tenían ni el GPS ni la navegación satelital sino el kamal, una tablilla que tenía un agujero en el centro a través del cual se pasaba un cordel con nudos. El timonel tenía que sujetar el extremo del cordel con los dientes y elevaba el kamal a altura de los ojos hasta que el canto inferior coincidía con el horizonte y el superior con la estrella polar. La colocación del nudo desvelaba la posición actual. Esta herramienta simple pero tan útil se usó en la navegación marítima durante más de 1.000 años.

EN PORTADA

Cambio de dirección:

Inicio de una nueva época 04

FORO

Personas y mercados: 12

Dachser Enterprise Lab, comienzo del nuevo año de formación y novedades del laboratorio del futuro de Dachser

Ensayo: Empresa familiar - con la fuerza de las generaciones 16

COMPETENCIAS

Interlocking: Con la fuerza curativa de la naturaleza 18

Transporte local 2.0: Al alcance de la mano - el nuevo sistema de asistencia SAM 22

RED

Competencias de red: Noticias del mundo Dachser 26

Eurohubs: Agilidad en la red - la arquitectura de Road para Europa 28

BUENAS NOTICIAS

Señales luminosas: Una luz intermitente para más seguridad en la carretera 35



04



18



22



28

DACHSER eLetter
(en inglés):
Suscribirse ahora



Historias fascinantes del mundo de la logística. Suscríbese fácilmente en: www.dachser.es/eletter



Editor: DACHSER SE, Thomas-Dachser-Str. 2, D-87439 Kempten (Alemania), Internet: www.dachser.com **Responsable general:** Dr. Andreas Froschmayer **Dirección de la redacción:** Christian Auchter, tel.: +49 831 5916-1426, fax: +49 831 5916-8-1426, e-mail: christian.auchter@dachser.com **Redacción:** Theresia Gläser, Annette Rausch, Madlen Recla, Christian Weber **Comercialización:** Andrea Reiter, tel.: +49 831 5916-1424, e-mail: andrea.reiter@dachser.com **Realización general:** Schick Kommunikation, Kerschensteinerstraße 25, D-82166 Gräfelfing (Alemania), e-mail: info@schick-kommunikation.de **Director de proyecto:** Marcus Schick **Diseño:** Ralph Zimmermann **Fotografías:** todas las fotografías Dachser, excepto Matthias Sienz/Foto Sienz (págs. 1, 3, 4, 5, 8, 22, 23, 24, 25), gettyimages (págs. 2, 3, 12, 13, 14, 16, 17, 27), A.Vogel (págs. 3, 18, 19, 20, 21), Ute Schmidt/bildfolio (pág. 35) **Ilustración:** Ralph Zimmermann (págs. 16, 17) **Impresión:** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, D-88171 Weiler im Allgäu (Alemania) **Tirada:** 37.000/61º año **Frecuencia de publicación:** trimestral **Idiomas:** alemán, inglés, francés, español **Traducción:** Klein Wolf Peters GmbH, Múnich (Alemania). Este producto está hecho de material certificado FSC® y otras fuentes controladas.



INICIO DE UNA NUEVA ÉPOCA

El 1 de enero de 2021 un nuevo equipo se hará cargo de la Executive Board de Dachser. El relevo generacional lleva gestándose mucho tiempo y sigue la tradición de asegurar un desarrollo de la empresa familiar que garantice su futuro.

De una empresa unipersonal a una red logística mundial en 90 años: Según el historiador económico profesor Paul Erker, la historia de Dachser se caracteriza por el coraje de asumir riesgos calculados, de tomar decisiones y caminos que van en contra de la opinión mayoritaria y de las tendencias del sector. Es una cultura que se basa en explorar las fortalezas propias y en gestionar los problemas de forma autónoma. La base es una organización empresarial basada en valores claros, que mira hacia el futuro y que, también en tiempos de crisis, cuenta con un modelo de negocio robusto y estable. Esta herencia conforma las diferentes fases del desarrollo de la empresa familiar que se han ido sucediendo. →



Mirando hacia el futuro:
el CEO saliente Bernhard Simon,
el CEO futuro Burkhard Eling
y Michael Schilling, COO Road
Logistics saliente

Época 1

De la empresa unipersonal a la empresa de transporte líder del sur de Alemania

Tras su fundación en el año 1930 como empresa unipersonal, en los años 70 ya se había convertido en el transportista líder del sur de Alemania. La guerra y la reconstrucción, el «milagro económico», la «Guerra Fría» y el crecimiento conjunto de Europa marcan los hitos en un camino marcado por transformaciones de gran alcance. En 1952, con el inicio del transporte internacional, la empresa pasa a llamarse «Thomas Dachser, Internationale Spedition». En esta fase, las tarifas fijas prescritas por el estado y las limitadas concesiones de transporte de larga distancia para proteger el ferrocarril constituyen las barreras a la política de transporte en Alemania. Esto significaba para las empresas de transporte tener que conseguir una concesión. El dinero se ganaba sobre todo cuando se tenía transporte y capital propio. Con la introducción de las cajas móviles y la contabilidad de costes, Dachser hacía ya su primera declaración de intenciones en cuanto a convertirse en una empresa logística de sistemas.

Época 2

El desarrollo del pensamiento en red

A mediados de los años 80, tras una sentencia del Tribunal de Justicia Europea, se reorganiza el mercado del transporte. Esto lleva a la implantación de la libertad de prestación de servicios de transporte intracomunitario y a la regulación de la concesión de licencias a empresas de transporte en estados miembro. La liberalización repentina del establecimiento de precios y la desaparición de las concesiones llevó a un modelo de mercado completamente nuevo. Los sistemas logísticos y ya no el transporte puro y duro pasan al primer plano.

Dachser asume el cambio de paradigma transformándose en una empresa logística de sistemas de grupaje. Las cargas parciales dejan de ser prioritarias para dar paso al grupaje. Las reglas de gestión del sistema no organizan los tiempos de partida según el grado de carga mayor posible del camión, sino según unos tiempos de llegada fijados de antemano. La introducción de un itinerario funcional y sistemático con un compromiso de tiempos de tránsito claros equivale a una revolución cultural. Para ello es fundamental ampliar el procesamiento electrónico de datos.

Época 3

Gestión sistémica de la red logística

La introducción de un sistema de contabilidad basado exclusivamente en los costes del proceso regula la retribución entre las distintas delegaciones de Dachser implicadas en el servicio. La red logística se controla ya mediante procesos automatizados e informatizados. De esta manera se eliminan fallos humanos y diferencias de interpretación. La disciplina de red que se deriva de este proceso posibilita la calidad de la red. A ello contribuye también el sistema integrado de gestión de transporte y almacenamiento desarrollado por Dachser. Se crean los sistemas de identificación por código de barras según estándar abierto EAN, así como ActiveReport (gestión automatizada de eventos de la cadena de suministro). Los resultados: Dachser consigue, gracias a su excelente gestión de red, una ventaja competitiva sostenible.

Época 4 Europeización

A mediados de los años 90, Bernhard Simon, nieto del fundador Thomas Dachser, asume, dentro de la nueva división de estrategia y desarrollo empresarial, la dirección del programa estratégico «Movilización para Europa», abreviado como MOBILE. En 1999 se hace miembro del equipo directivo de la empresa. En 2005, tras un tiempo en que la dirección estuvo en manos ajenas a la familia, Bernhard Simon es designado presidente de la Junta Directiva.

En 1999, Dachser absorbe una de las principales empresas líderes de logística francesa: Transports Graveleau. Con este paso, se sella la estrategia de tratar el mercado interior europeo como «mercado euronacional» de forma definitiva. Gracias a «entargo» Dachser añade una nueva familia de productos con un compromiso de entrega claro y uniforme en toda Europa. A ello sigue el desarrollo consecuente de todas las regiones europeas. Se introducen los mismos procesos, sistemas y estándares de calidad en todas partes. Con la dirección de Michael Schilling se crea la red logística europea más integrada, que alcanza un nuevo nivel de madurez con la adquisición de Azkar en 2013. La red se va redondeando con más adquisiciones y proyectos de integración.

Época 5 One world, one company, one network

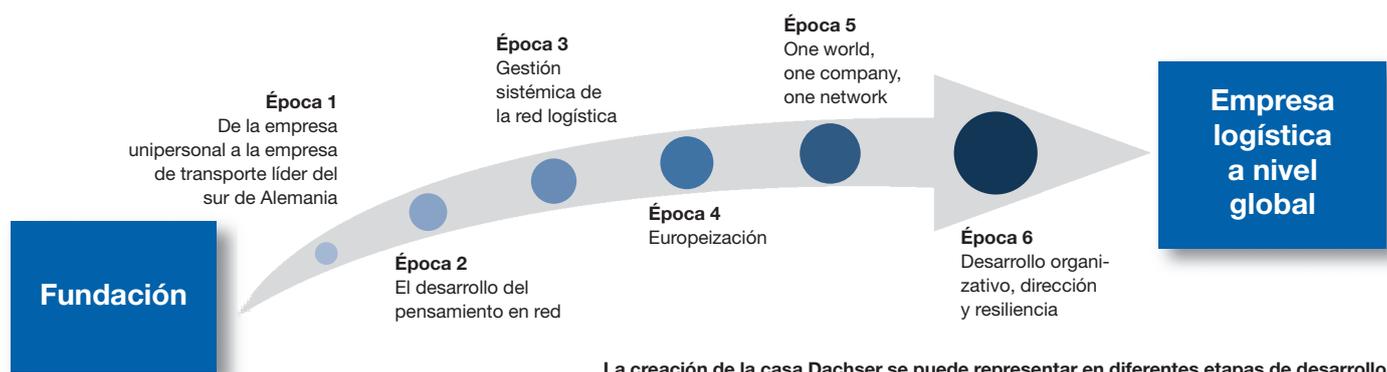
Como evolución lógica de la estrategia de internacionalización, toman renovado impulso las actividades del transporte marítimo y aéreo. El eslogan «one world, one company, one network» adquiere un significado especial cuando se decide integrar totalmente en todo el mundo todos los procesos logísticos en el sistema de gestión del transporte Othello. Dachser Air & Sea Logistics se va constituyendo como especialista en logística de sistemas gracias a un complejo proceso de gestión del cambio. Este es el prerrequisito para la integración mundial de las redes logísticas y para la gestión de cadenas de suministro internacionales mediante la aplicación metódica de las nuevas posibilidades que ofrece la digitalización.

Época 6 Desarrollo organizativo, dirección y resiliencia

Con el cambio de personalidad jurídica a Sociedad Europea (SE) en el año 2014, Dachser da cuenta de su avanzada internacionalización. Se reorganiza la dirección de la empresa, que en ese momento cuenta con 25.000 empleados en 42 países. Se crean ocho Business Units con responsabilidades claras para cada una de las unidades de negocio y la colaboración en todo el sistema. Con ello, Dachser hace frente a la necesidad de contar con una mayor agilidad en una estructura de responsabilidad más amplia. El cambio a una ejecutiva alejada de la familia con Burkhard Eling a la cabeza y una reevaluación de la importancia del órgano de supervisión establecerán nuevos hitos a partir de 2021. De este modo, la independencia de la empresa familiar Dachser se garantiza a lo largo de las generaciones.

Dr. Andreas Froschmayer

El desarrollo estructural de Dachser



La creación de la casa Dachser se puede representar en diferentes etapas de desarrollo

UNA TRANSICIÓN PREPARADA DESDE HACE TIEMPO

«Nunca les hemos dicho a las personas lo que deben hacer. Les hemos transmitido la convicción de crear una de las redes más reconocidas y globales posible»



Durante varias décadas, el CEO Bernhard Simon y Michael Schilling, como COO Road Logistics asumieron responsabilidades directivas en la empresa familiar Dachser y la llevaron a ser un actor mundial de la logística. Con el traspaso de la responsabilidad operativa a una nueva generación y su entrada en el consejo de supervisión se inicia una nueva era. Es el momento perfecto para echar juntos una mirada al pasado y al futuro.

El 1 de enero de 2021, un nuevo equipo liderado por Burkhard Eling asumirá la dirección de Dachser. Justo antes del cambio de dirección, ¿sienten la punzada de la despedida?

Bernhard Simon: Todos los avances positivos de verdad son dolorosos y gozosos al mismo tiempo. Por supuesto el pensar que no voy a seguir interactuando cada día a nivel operativo con todas las personas que han hecho grande a Dachser con la misma pasión que yo no es algo que me deje indiferente. Al mismo tiempo, me llena de felicidad poder presenciar el éxito de esta transición preparada desde hace mucho tiempo. Hay pocas empresas que hayan conseguido seguir avanzando en la idea empresarial y mantener sus valores identitarios más allá del período de creación, preparando a tiempo sus sucesores.

¿Para usted es más una reinención o una despedida?

B. Simon: Una reinención. No cortamos nuestro vínculo con la empresa, sino que asumimos de forma muy consciente un nuevo papel en el consejo de supervisión que nos ofrece la posibilidad de determinar cómo debe seguir evolucionando Dachser.

Hemos dirigido Dachser durante más de tres décadas. Cada plaza de la empresa y todas sus peculiaridades las hemos conformado in situ en colaboración con los empresarios locales. Hemos dejado profundas huellas. Esto solo es posible gracias a todas las personas que lucharon con nosotros por Dachser. En los últimos ocho años hemos construido y afianzado la casa de Dachser del futuro. Pero ahora llega el momento de dar el relevo a la siguiente generación y darle la misma confianza a la hora de organizar el futuro que nos dieron a nosotros al inicio de nuestra carrera en Dachser.

Michael Schilling: Cada generación tiene sus propios desafíos, tareas y líneas de desarrollo. Nuestro tiempo en la Executive Board se vio marcado sobre todo por la internacionalización y el diseño de la red. No hablo solo desde el

punto de vista de la red física, sino sobre todo de una red de personas. En este caso me pasa lo mismo que a Bernhard Simon: no ver de forma constante a estas personas me da una punzada en el corazón. En una empresa del tamaño, complejidad y dinamismo de Dachser, no hay un punto final real en su evolución. Sin embargo, hemos llegado a un punto de madurez que permite pasar la batuta a una nueva generación y aprovechar lo conseguido. Siempre hay nuevas posibilidades para el desarrollo empresarial.

¿Por ejemplo, qué se le ocurre?

M. Schilling: Por ejemplo, es de gran importancia, además de la dimensión geográfica, profundizar en la integración de procesos con nuestros clientes y entre los campos de negocio. Esta es solo una de las múltiples tareas de la siguiente generación. Tales temas ya llevan algún tiempo sobre la mesa. Al fin y al cabo, no nos enfrentamos al cambio de dirección a la carrera, sino que hemos meditado con mucha antelación el momento adecuado y la mejor constelación.

B. Simon: Al pasar de la Executive Board al consejo de supervisión, que funciona como un órgano asesor y supervisor, seguimos cumpliendo con nuestro mandato empresarial de hacer que la empresa familiar esté lista para el futuro a lo largo de las generaciones. Para ello también es necesario seguir desarrollando las estructuras del órgano de supervisión y seguir avanzando en la siguiente generación de accionistas de acorde con las dimensiones de crecimiento de Dachser.

Señor Simon, ¿cómo fue el momento en el que en su día tuvo que asumir la responsabilidad de la empresa?

B. Simon: En aquel momento teníamos en nuestra esquina a un compañero de sparring y entrenador excelente, el profesor Werner Kirsch, presidente en aquel momento del consejo de supervisión. Este catedrático de empresariales y dirección de empresa de la Ludwig-Maximilians- →

Bernhard Simon y Michael Schilling siempre apreciaron el diálogo personal. En tiempos del coronavirus, eso no siempre fue posible. Para Bernhard Simon queda muy claro: «La reserva emocional se está agotando después de tanto distanciamiento social. Es tiempo de poder encontrarse otra vez». Como ahora, durante la entrevista para la DACHSER revista. Con debida distancia y mucha cercanía.



Bernhard Simon,
CEO Dachser SE

» La casa del futuro de Dachser está lista para su próximo paso

Universität de Múnich nos invitó a los «nuevos» a finales de los noventa a varias conversaciones largas y muy intensas en su casa de Ammersee sobre cómo organizar el futuro de Dachser.

M. Schilling: En aquel momento, la empresa estaba experimentando cambios importantes. Los desafíos de los años noventa se palpaban casi literalmente. La apertura del muro de Berlín y la eliminación de las fronteras en Europa habían cambiado totalmente los mercados. En esta fase, Dachser luchaba con problemas de resultados y con una orientación estratégica difusa. Era una mochila muy pesada para nuestra nueva generación de dirección, pero al mismo tiempo era una perspectiva interesante.

¿Cómo lidió usted con la presión?

B. Simon: No lo denominaría presión. Era un gran desafío que como nueva dirección nos habíamos buscado. Teníamos una idea clara sobre la evolución de la empresa y queríamos llevarla a la práctica. De esta manera reorganizamos de cero las unidades ejecutivas y volvimos a centrarnos en el desarrollo sostenible basado en nuestro credo de calidad. Gracias al compromiso implacable con los procesos estandarizados, incluido un infalible controlling de procesos y la satisfacción del cliente, rápidamente pudimos garantizar los beneficios. Además, creamos el programa estratégico MOBILE. En él se establecían las estrategias para un desarrollo consecuente y conjunto de la red europea. Todo esto se reflejaba en estructuras y estrategias que siguen presentes en Dachser hasta hoy.

M. Schilling: La red que heredamos estaba muy centrada en aquel momento en Alemania y en sus vecinos inmediatos y muy alejada de un pensamiento de red europea con todos los estándares e hitos de calidad que hoy en día nos parecen naturales. Para tener posibilidades de futuro también en los mercados en expansión tuvimos que crear condiciones tanto físicas como informáticas. Con un esfuerzo enorme conseguimos introducir procesos integrados en

todas partes. Esto es cierto sobre todo para las dos Business Lines «European Logistics» y «Food Logistics». A mayores, fue necesario una gestión del cambio intensa con la que al final acabamos convenciendo a todos los empleados de Europa para que trabajasen juntos en una red inconfundible. El éxito con nuestros clientes europeos nos dio la razón. Fue el motor para crear una cultura Dachser transnacional de atractivo mundial que nos ayudó a tejer una nutrida red en todo el planeta.

¿Por qué invirtieron tanto tiempo y esfuerzo en la gestión del cambio? Como Executive Board podrían haber «ordenado» simplemente el crecimiento conjunto.

B. Simon: Eso no se corresponde con nuestro entendimiento del liderazgo y de la responsabilidad compartida. Hemos creado una cultura de debate sano que con el tiempo se ha reafirmado y que ha contribuido en gran medida al éxito de Dachser. Estoy seguro de que esta cultura también se fomentará en Dachser en el futuro. En el centro está la escucha intensiva. El personal de dirección puede utilizarla para obtener una sensación sismográfica sobre si los avances o estructuras introducidas en parte no se han entendido correctamente o si en algún lugar hay descontento que al final lleve a desequilibrios en la red.

¿Cómo funciona la escucha y la convivencia en niveles diferentes de empresa y dirección?

M. Schilling: Pienso por ejemplo en el proyecto «Find - Lead - Retain», dentro del programa estratégico Idea2net, mediante el cual, desde 2018, nos centramos en el papel de los operarios logísticos en el marco de una dirección sostenible. Desde la dirección fuimos a las delegaciones, hicimos roadshows y mantuvimos muchas conversaciones individuales con el personal.

B. Simon: Fue muy bien recibido por ambas partes. A mí me impresionó mucho oír una y otra vez lo orgullosos que están los empleados de ser parte de algo más grande

Michael Schilling,
COO Road Logistics
de Dachser



» La Red por encima de todo

y no solo engranajes intercambiables de un dispositivo. Lo que rompe el hielo es una comunicación abierta y en confianza. En los últimos años ahí seguramente que nos quedamos cortos en algún momento u otro. Tenemos que luchar siempre juntos para que en cada jerarquía reine la transparencia y la permeabilidad. Solo de esta manera podemos entender lo que preocupa a las personas y cómo podemos utilizar ese conocimiento para hacer avanzar a la empresa y a todas las personas que la integran.

M. Schilling: A esto también se añade el mensaje a todos nuestros socios comerciales y proveedores de que Dachser es un socio fiable, incluso cuando se dan cambios, como con la crisis del coronavirus. Nuestro mensaje al mercado es claro: puedes confiar en Dachser. Es así que no dejamos en la estacada a nuestros socios durante el confinamiento y los apoyamos para superar este tiempo complicado.

B. Simon: En la crisis del coronavirus es importante para nuestros clientes que la red de Dachser siga estando ahí plenamente disponible. Mientras que otros cerraron su red de forma temporal para ahorrarse costes, en Dachser se «prohibió» de forma explícita este paso: traspasarle al cliente limitaciones o costes extra por el coronavirus no es una opción para nosotros. Por encima de todo está la disponibilidad y capacidad de gestión de la red. Esa robustez es la base para poder reaccionar ante lo inesperado en cualquier momento. Eso solo es posible con sistemas bien engrasados y con personas que saben lo que hacen, a dónde quieren ir y qué quieren conseguir juntas. El coronavirus fue el bautismo de fuego a la hora de comprobar cómo dirigimos la empresa en sus múltiples dimensiones.

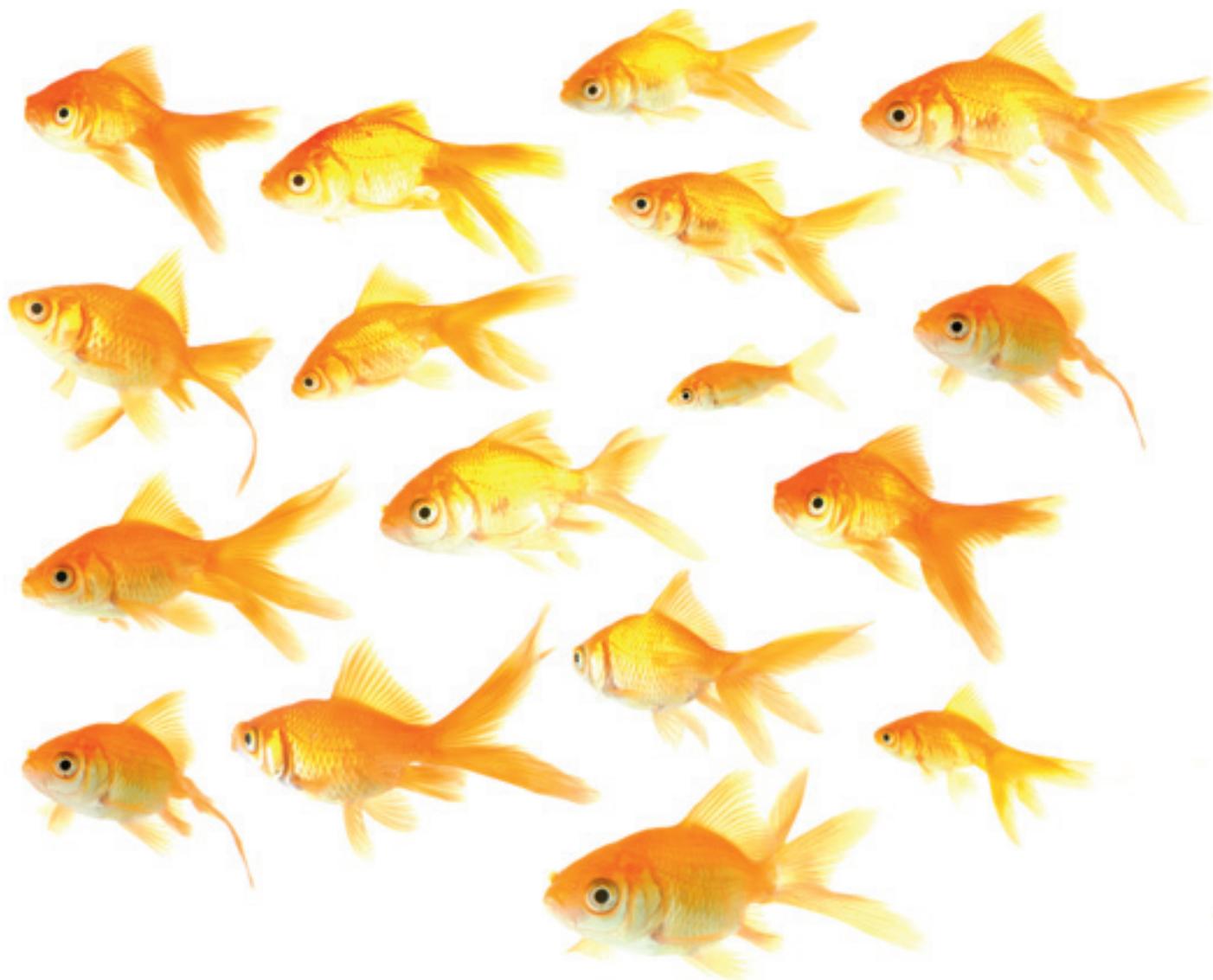
¿Y qué les espera a partir del 1 de enero?

B. Simon: Utilizaré el margen que me da pasar el negocio operativo a la siguiente generación para que la gobernanza de Dachser esté asegurada en el futuro. Cuando asuma la presidencia del consejo de supervisión a mediados de 2021 dejaré de lado el negocio diario y me preocuparé de cómo

podemos alcanzar los objetivos que hemos establecido de forma fiable y mantener nuestra cultura del respeto mutuo, y si se entiende y aplica en toda la empresa. Además, espero poder seguir avanzando en nuestros temas de responsabilidad social corporativa y vincularlos con otros proyectos de protección ambiental.

M. Schilling: A lo largo de los años, siempre me he sentido como un miembro de la familia Dachser y así me han valorado. Me gustaría seguir transmitiendo esto haciéndoles las preguntas apropiadas a los diferentes actores para apoyar así sus propios procesos de decisión. Además, utilizaré el tiempo ganado para prestar más atención a mi familia y a viajar.

B. Simon: En 31 años hemos estado tirando de la misma cuerda, pero también hemos luchado, como debe de ser. Porque esta energía llegó a la empresa y ha permitido que se creen valores de gran intensidad. En esta fase de transición es hermoso ver no solo lo que hemos conseguido juntos para y con Dachser, sino que se mantiene la manera en la que lo hemos logrado.



LA BANDADA HACE LA EFICIENCIA

Juntos somos más fuertes: la evolución de los bancos de peces y de las bandadas de pájaros da el ejemplo y se confirma ahora de forma científica gracias a robots.

Que la bandada tiene muchas ventajas y protege de los enemigos es algo que la investigación sabe desde hace tiempo. Ahora, un grupo de investigadores alemanes y chinos han demostrado por primera vez gracias a peces robóticos que los peces individuales también ahorran más energía cuando nadan en bancos.

Cuando sincronizan su frecuencia de golpe de cola con la del vecino, independientemente de su posición exacta y la distancia con respecto a él, optimizan las condiciones de flujo en el banco de tal manera que se reduce al menor efecto posible la resistencia al movimiento hacia adelante de cada pez individual. Según los investigadores, los remo-

linos colectivos que crean los bancos constituyen una ventaja clara a la hora de nadar hacia adelante de manera uniforme, así como en aceleraciones rápidas.

Los investigadores incorporan ahora los datos derivados de los experimentos en los procesos de aprendizaje automático para poder derivar predicciones sobre cómo se deberían posicionar los integrantes individuales de un banco de peces para aprovechar las condiciones de flujo óptimas. Al observar a peces rojos nadando conjuntamente y constatar que se posicionan según la predicción en situaciones ambientales muy diferentes se confirma que juntos se hace más ligero el camino. No solo para los peces.



COMERCIO ELECTRÓNICO SUFRE DEBIDO A CORONA

Que el coronavirus haya afectado al comercio físico no quiere decir automáticamente que haya florecido el comercio electrónico.

Hace poco que la red de comercio electrónico «Händlerbund» sometió a escrutinio crítico esta supuesta tendencia con una encuesta a 220 pequeñas y medianas empresas virtuales de Alemania encargadas de devoluciones, envíos y embalaje. Según este estudio, la pandemia sigue teniendo efectos negativos en cuanto a la disponibilidad y envío de productos.

Aunque es cierto que el número de personas que compran en internet ha subido, una de cada tres empresas consultadas se quejó de un volumen de pedidos insuficiente (33 por ciento). Algunos sectores se vieron más afectados que otros. En particular, los productos de fiesta y artículos de regalo, así como promocionales no tuvieron casi demanda. Igualmente, el cierre de las fronteras y la ralentización de los procesos de producción afectaron a las empresas de comercio electrónico y de logística.

La mayoría de las empresas consultadas veían sobre todo un negocio en negativo por el creciente número de devoluciones (59 por ciento). A mayores, las empresas consultadas informaban de los «compradores por diversión», gente que pide productos sin intención de comprarlos y que luego los devuelve. Y a menudo con daños (67 por ciento), lo cual lleva a tener que reducir el precio de media un 39 por ciento frente al precio original.

Formación

SEGUIR CON EL RELEVO GENERACIONAL

Al inicio de la formación 2020 en Dachser, en toda Alemania han empezado su vida laboral 600 formandos y 25 estudiantes.

Con ello, el proveedor logístico pone énfasis de forma consciente en apoyar a su personal, que es quien garantiza la efectividad de la red de Dachser y con ello que se mantengan las cadenas de suministro en todo el mundo, en estos tiempos difíciles.

Entre el más solicitado este año está aquel alumnado que ha terminado sus estudios de comercial de flete y servicios logísticos y de almacenista. «La formación para nosotros significa compromiso a largo plazo. Por ello en tiempos complicados seguimos apostando por la cualificación y el impulso del relevo generacional en nuestra red logística», comenta el CEO de Dachser Bernhard Simon.

En todos los cursos, se están formando o estudiando logística en Dachser en este momento 1.800 personas. Como actor internacional, la empresa familiar busca garantizar que el relevo generacional esté listo para la logística internacional y ofrece perspectivas laborales a la nueva generación en un ramo seguro ante el futuro y las crisis.



Formandos en la Head Office de Kempten

Apuesta por la formación de conductores profesionales

Con satisfacción se comprueba la evolución del compromiso del proveedor logístico en la formación inicial y permanente de sus conductores profesionales. En este momento 99 futuros conductores, de ellos 18 mujeres, inician su formación en Dachser. Además, 42 conductores y cinco conductoras completaron su formación en verano de 2020, 19 conductores profesionales prosiguieron su certificación parcial (TQ1) para el transporte de mercancías comercial.

La empresa familiar Dachser desde siempre da mucho valor a la formación de calidad con la correspondiente transferencia de conocimientos y acompañamiento. «Formar a la siguiente generación como colaboradores valiosos y motivados para después ofrecerles empleo a largo plazo forma parte de nuestra cultura empresarial», indica Bernhard Simon.

DEL LABORATORIO DEL FUTURO

Tracking & Tracing

LOCALIZACIÓN POR SATÉLITE

El acrónimo «GPS» es la base del sistema de Tracking & Tracing de vehículos y envíos. Los nuevos sistemas, por ejemplo el Galileo, abren la puerta a prometedoras posibilidades. Pero ni siquiera en el futuro la localización por satélite se adapta a todas las aplicaciones logísticas.

En el marco de la serie «Del laboratorio del futuro», se presentan resultados del área de Research & Development que provienen de la estrecha colaboración entre diferentes departamentos y delegaciones y el Dachser Enterprise Lab en el Fraunhofer IML, así como otros socios de investigación y tecnología.

¿Dónde estoy? Los transportistas se llevan haciendo esta pregunta más de 2000 años. En los buques mercantes la posición propia se confirmaba por marcas de orientación y faros, así como gracias a cartas marinas de calidad. Solo así se podía encontrar el camino más rápido y calcular la hora de llegada al destino. En la actualidad, la ruta óptima y el ETA (Estimated Time of Arrival) más preciso siguen siendo informaciones valiosas para cualquier empresa logística: ambas necesitan una confirmación permanente y exacta de la posición de todos los medios de transporte y envíos. En vez de marcas de orientación, hoy en día contamos con diferentes faros basados en sistemas de radio.

Localización GPS más precisa

La más conocida es la localización mediante un sistema global de navegación por satélite o GNSS. Desde hace más de veinte años, la mayoría de los receptores en vehículos, dispositivos de seguimiento o teléfonos móviles procesan las señales de los cerca de treinta satélites GPS NAVSTAR estadounidenses que dan la vuelta a la Tierra a 20.000 km de altitud. Pero también se usan los datos de posicionamiento de los sistemas ruso GLONASS o chino BeiDou. Solo unos cuantos receptores usan los datos de los satélites europeos Galileo. La creación de este sistema empezó en 2011 y sigue sin estar concluida: 26 de los 30 satélites están en órbita, los trabajos finales deberían concluir en 2021/2022. Para entonces, Galileo sería el sistema GNSS más moderno y que ofrecería la mayor fiabilidad y precisión de localización. Pero también los satélites GPS estadounidenses de primera y segunda generación se van renovando paso a paso, de manera que a medio plazo todos los sistemas estarán en disposición de ofrecer más o menos la misma calidad de datos.

La precisión de localización de los sistemas GNSS de primera y segunda generación está entre 10 y 15 metros, los satélites más modernos como Galileo deberían ofrecer como norma una precisión de entre 4 y 8 metros. La precisión se verá mermada, entre otras cosas, por reflexión de la señal, sobre todo en zonas urbanas muy densas, que deforman el tiempo de tránsito exacto de la señal satelital que se necesita para el cálculo preciso de la posición. Las pruebas

que se han hecho en Dachser demuestran las debilidades de la localización por GPS, por ejemplo, a la hora de confirmar en qué muelle de descarga se encuentra un semirremolque. En este caso, no se pudo alcanzar un 99,9 por ciento de fiabilidad utilizando solo GPS.

Nuevos «faros»

Una posibilidad todavía más exacta (hasta 20 cm) y más fiable de confirmar la posición por GPS la ofrecen los llamados DGPS, sistemas de GPS diferencial. Aquí se procesa una señal adicional de un emisor en tierra. Su desventaja: esta oferta de radio no está disponible en todas partes, suele ser de pago y provoca un mayor consumo de energía en el receptor. Por ello el DGPS solo se puede usar en casos muy concretos. Galileo busca ofrecer una señal adicional directamente desde la órbita para mejorar la precisión hasta 20 cm con el HAS (High Accuracy Service). Al contrario de lo que se había planificado inicialmente, este servicio debería de ser gratuito. Sin embargo, el problema de la reflexión persiste y el HAS no podrá ofrecer exactitudes en un rango de centímetros para aplicaciones en tiempo real, dado que el procesamiento de la señal adicional puede llevar hasta 30 minutos. El HAS todavía tiene que pasar por pruebas de campo, pues el servicio no está disponible por ahora.

La localización por satélite puede ofrecer datos de posicionamiento más exactos en los próximos años, pero seguirá habiendo imprecisiones y restricciones provocadas por la tecnología. Tampoco en el futuro los GPS y compañía podrán emitir datos exactos dentro de edificios o contenedores como los marítimos debido al fuerte blindaje de la señal. Desde la logística se pueden usar otros «faros», alternativos o complementarios, para confirmar la posición, sobre todo las antenas de telefonía móvil, los rúter wifi, las balizas BLE, RTLS, SLAM u otros sistemas ópticos: cada tecnología presenta sus pros y sus contras. Por todo ello, en el futuro tampoco habrá una «única» tecnología de localización para la logística. La clave estará en utilizar el mix correcto de tecnologías para cada caso que nos permita contestar de la forma más exacta a la pregunta «¿Dónde estoy?».

Andre Kranke

Department Head R&D Research & Innovation Management



La realidad virtual ayuda a reorganizar procesos logísticos

Dachser Enterprise Lab

INVESTIGACIÓN PARA LA RED LOGÍSTICA

El Instituto Fraunhofer de Flujo de Materiales y Logística IML y Dachser han ampliado su colaboración tres años más en el marco del Dachser Enterprise Lab.

La red de Dachser está en el centro de una colaboración única de investigación y desarrollo entre empresa y ciencia: Los expertos logísticos de Dachser y los investigadores del Fraunhofer IML constituyen equipos mixtos para investigar en el Dachser Enterprise Lab tecnologías digitales como Data Science e Inteligencia Artificial (IA), RTLS (Real-Time Locating System), 5G y el IoT (Internet de las cosas), vehículos autónomos y sistemas de almacén adaptativos. Esta colaboración iniciada en octubre de 2017 se ha ampliado ahora tres años más, hasta octubre de 2023.

Conocimientos para nuevos procesos y servicios

«El objetivo de nuestra investigación conjunta en el Dachser Enterprise Lab es sobre todo entender de forma detallada las nuevas tecnologías y su potencial para la logística. Con esta base, desarrollamos prototipos e ideas que pueden ofrecer un valor añadido concreto a Dachser y a nuestros clientes y que puedan llegar a ser innovaciones», indica Stefan Hohm, Corporate Director Corporate Solutions, Research & Development de Dachser, que asumirá la direc-

ción de la nueva unidad corporativa IT & Development a partir del 1/1/2021. «La colaboración ha demostrado hasta el momento que los resultados del Dachser Enterprise Lab se pueden transformar en nuevos procesos y servicios para toda la red logística», comenta Stefan Hohm.

«Nos complace continuar la colaboración de Dachser con el Fraunhofer IML. Tanto los resultados de la investigación hasta el momento como los nuevos contratos investigativos demuestran la importancia de la investigación aplicada para la logística y la gestión de cadenas de suministro», afirma el profesor Michael ten Hompel, director general del Fraunhofer IML. «Estamos muy orgullosos, especialmente de que el equipo del laboratorio haya podido trabajar de forma eficiente incluso con las limitaciones derivadas de la pandemia del coronavirus. Por supuesto, ha sido gracias a los medios técnicos como las videoconferencias y las herramientas colaborativas. El éxito de la investigación en tiempos complicados lo ha garantizado sobre todo el compromiso y la motivación de todo el personal del Dachser Enterprise Lab», añade ten Hompel.



Las empresas familiares conectan el origen con el futuro

»» La industrialización desintegró la unidad habitual que componían el taller, la vivienda y la familia





MEDICINA NATURAL POR CAMINOS MÁS SEGUROS

El éxito en el ámbito farmacéutico depende de la eficiencia de las cadenas de suministro internacionales. En colaboración con el fabricante de remedios naturales A.Vogel, Dachser ha diseñado y puesto en práctica una solución logística de valor que se desarrolló a partir de un trabajo de asesoramiento interdisciplinar y centrado en la calidad.

La *Echinacea purpurea* es de la familia de las asteráceas y refuerza el sistema inmunitario

La naturaleza es el médico de las enfermedades, no nosotros»: esta frase se atribuye a Hipócrates, el fundador de la medicina griega. Hace miles de años que se conoce el poder curativo de las plantas. Para el pionero suizo de la salud natural Alfred Vogel (1902-1996), la naturaleza fue «mi universidad más querida». La empresa fundada por él, A.Vogel, fabrica productos de fitoterapia, así como alimentos revitalizantes y suplementos alimenticios que toman como base materias primas frescas y de cultivo ecológico procedentes de muchos países del mundo.

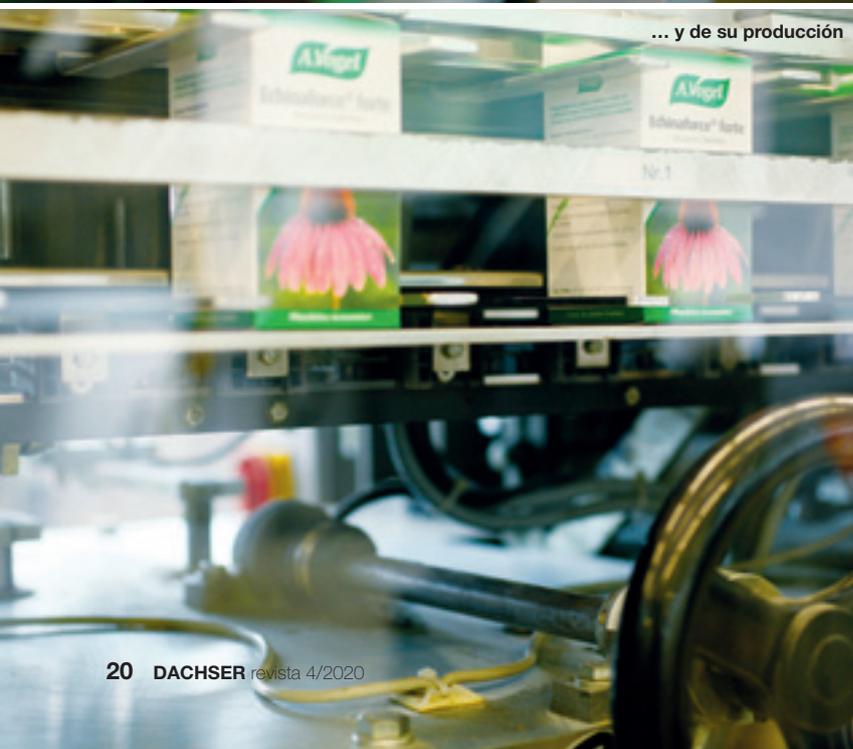
La llamada fitofarmacología (del griego *phyton*, planta y *pharmakon*, medicamento) o fitoterapia se ha convertido en un negocio millonario. Es habitual utilizar productos de herboristería para los resfriados, pero también ayudan a tratar y prevenir otras enfermedades respiratorias, estomacales o para relajarse. →



Las plantas frescas forman la base ...



... de remedios naturales efectivos ...



... y de su producción

Desde el punto de vista logístico, estos productos son de todo menos simples de manejar. Igual que cualquier otro medicamento, deben cumplir el estándar de calidad farmacéutico GDP (Good Distribution Practise). «Notamos que la presión a las empresas del sector de las distintas autoridades, tanto en el país como fuera es mayor en este campo, pero sobre todo crece la de los clientes», indica Samuel Haller, Country Manager Air & Sea Logistics Switzerland.

Competencia cada vez más reñida

Mientras que las grandes multinacionales farmacéuticas cuentan con departamentos completos que se encargan de cumplir los estándares de calidad, el tema supera a muchas pequeñas y medianas empresas farmacéuticas. A menudo les faltan recursos para representar y verificar los procesos de calidad en la logística. Como consecuencia, se produce un aumento de los costes en un contexto de competencia cada vez más reñida.

El productor de medicamentos naturales suizo A.Vogel no se quedó atrás a la hora de introducir procesos de calidad en la producción. De hecho, enseguida le quedó claro que se necesitaba más esfuerzo. «Concluimos que necesitábamos soluciones logísticas a corto plazo y a medida para optimizar la cadena de suministro y para mantener los estándares de calidad», comenta Bernhard Bärtschi, Head International Markets de A.Vogel. Fue así que hace unos tres años la empresa de cerca de St. Gallen empezó a fijarse en Dachser.

«El objetivo era reducir las interfaces y crear efectos de consolidación para reducir los costes y garantizar los procesos de calidad», resume Haller como punto de partida. El asesoramiento tenía que incluir todas las vías de transporte. «Esto no quería decir de forma obligatoria que Dachser gestionase directamente todos los transportes en todos los casos», pone de relieve Haller sobre los requisitos del asesoramiento. Se trataba más bien, según él, de buscar una solución que englobase todos los medios de transporte.

«Hay muchos fabricantes que subestiman los costes indirectos que ocultan las interfaces de los diferentes modos de transporte», aclara Haller. El transbordo, los tiempos de espera y los retrasos al transferir datos suelen costar más de lo que la empresa habría planificado inicialmente. Esta era también la situación que existía en A.Vogel. El fabricante hacía tiempo que trabajaba con diferentes proveedores en sus cadenas de suministro. «En el campo del transporte se ofrece o flete normal o exclusivo», aclara Bärtschi. Aunque añade que este no tiene por qué ser la solución más económica.

Los medicamentos naturales son delicados

Los envíos a Canadá y Sudáfrica representan una gran proporción del negocio en ultramar de A.Vogel. El transporte según los requisitos GDP no es sencillo en ninguno de los dos países. Un análisis de riesgo del transporte mostró que en el caso de los medicamentos naturales hay

Bernhard Bärtschi,
Head International Markets,
A.Vogel AG



La complejidad de la cadena de suministro ha disminuido considerablemente

que prestar atención sobre todo a la caducidad y a la sensibilidad a la temperatura. «Debatimos este tema en profundidad con Dachser», recuerda Bärtschi al hilo de los complejos requisitos del asesoramiento.

En los envíos de prueba se iban midiendo a cada poco las temperaturas en un contenedor normal. El resultado era de una variación notable de hasta 25 grados centígrados, por ejemplo, en el transporte por mar a Sudáfrica que pasaba por el ecuador. En el caso del transporte aéreo también el almacenamiento temporal en pista puede ser crítico desde el punto de vista de la temperatura, como por ejemplo en Dubái. Por todo ello, los contenedores estándar no podían ser la primera opción para A.Vogel. Pero tampoco los refrigerados ofrecían una solución. Aumentaban de manera significativa los costes.

La respuesta de Dachser fue ofrecer flexibilidad absoluta. Por ello, hoy en día los medicamentos naturales se transportan en una selección de cajas de transporte adaptadas a cada estación. En el verano se utilizan los contenedores refrigerados (reefers), mientras que a partir de octubre se puede realizar el transporte a Sudáfrica con contenedores ordinarios. Los productos que se envían por transporte aéreo van directamente al destino para evitar el transbordo y los tiempos de espera en el caluroso Dubái. «Junto con Dachser hemos encontrado el equilibrio perfecto», comenta satisfecho Bärtschi.

Un enfoque con conexión singular

«Para aplicar las soluciones logísticas más flexibles hay que pensar de forma interdisciplinar y multimodal», aconseja Haller. Así trabajaron conjuntamente los expertos de calidad y GDP de la división de Life Science & Healthcare (LSH), los especialistas de carga aérea y marítima para el transporte de contenedores y carga completa de Dachser Air & Sea Logistics y el personal de Dachser Cargoplus Food para ir asesorando y llegando paso a paso al desarrollo correspondiente. «Este enfoque conectado es algo que no pueden ofrecer muchos proveedores de servicios logísticos y hace destacar a Dachser en el marco de nuestro principio de Interlocking», enfatiza Haller.

El intercambio entre Dachser y A.Vogel duró aproximadamente un año, desde la valoración de riesgo pasando por las medidas de limitación de daños hasta la definición y formalización de procesos. Se ofreció asesoramiento y se debatieron procesos, que se iban perfeccionando y renovando. «La decisión última de qué hacer está siempre en

manos del cliente», enfatiza Haller. Bärtschi se muestra muy satisfecho de que el resultado haya disminuido la complejidad de la cadena de suministro considerablemente. Esto lleva, entre otras cosas, a que se reduzcan los costes. Hoy en día A.Vogel utiliza sobre todo la oferta de carga marítima de Dachser. Además, también utiliza la carga aérea. Asimismo, Cargoplus Food lleva la mercancía por carga completa en camiones a Grecia, Irlanda, al Norte de Gran Bretaña así como a Suecia.

De manera global, esta solución integrada ha mejorado la calidad de los envíos. «El transporte es una especie de bien de consumo. Al dejarnos asesorar por Dachser, se ha convertido en parte de un planteamiento logístico global», indica Bärtschi. El resultado sería, según él, una cadena de suministro optimizada en la que se mantienen los estándares de calidad de los productos farmacéuticos y se documenta sin fisuras el proceso hasta el cliente final. De esta forma, A.Vogel cuenta con un argumento adicional de venta gracias a los envíos rápidos y fiables.

A. Heintze

«Nadie les presta atención, en silencio y modestamente mezclan sus zumos y preparan una medicina que podrían sanar e incluso salvar la vida a muchas personas», escribía Alfred Vogel en su libro «El pequeño doctor», uno de los clásicos todavía hoy a nivel internacional sobre consejos de salud en el que describía una hierba de mala fama que crece al borde de los caminos. «En algunos niños, las mejillas del color de la cera, pálidas, recuperarían el rubor si las familias supieran qué tipo de jugo fantástico produce la injustamente maltratada ortiga».

PERFIL



La empresa A.Vogel AG fue fundada por el médico naturista y pionero de la fitoterapia Alfred Vogel (1902-1996) en Roggwil en 1963 y en la actualidad es una de las mayores proveedoras de fitofármacos y productos alimenticios sanos del mercado suizo. Considerando sus empresas asociadas, en total A.Vogel da empleo a unas 500 personas en todo el mundo. Este grupo empresarial cuenta con plantas de producción en Roggwil (CH), Elburg (NL) y Colmar (F) y genera un volumen de ventas de 130 millones de francos suizos.

www.avogel-company.ch

AL ALCANCE DE LA MANO

Gracias a nuevos dispositivos manuales y a una aplicación de desarrollo propio, Dachser les ofrece a sus conductoras y conductores un sistema de asistencia global al alcance de la mano que los acompaña en todos los procesos logísticos del transporte local de forma intuitiva y fiable.

Se parece un poco a un modelo algo robusto de teléfono móvil normal y corriente, como los que se usan en actividades de ocio al aire libre, pero en él se esconde nada menos que una revolución tecnológica para el transporte local: hablamos del Short Distance Assistance Mobile, abreviado como SAM. En la era de la digitalización y de las aplicaciones, Dachser ha desarrollado un nuevo sistema de asistencia a las conductoras y conductores de cercanías que debería estar implantado en toda Europa en menos de dos años. Da el relevo a la herramienta actual de comunicación de transporte de cercanías en línea NVO.

Una de las muchas razones para reformular el software y hardware de los dispositivos manuales tuvo que ver con el anuncio de Windows de no seguir soportando ni actualizando el sistema operativo Windows CE, que era la base de NVO. «Era el momento ideal para introducir un nuevo sistema. En el proyecto de Idea2net Short Distance 2.0 hemos analizado y redefinido todo el transporte local y sus procesos. Con la introducción de una nueva generación de dispositivos marcamos un hito más en el proceso de digitalización», aclara Thomas Schmalz, Head of Production Management de Dachser, que junto con Eva-Maria Marcour, Head of Systems Management TMS & →



El nuevo dispositivo manual es un comodín multifuncional que sabe (casi) todo





La capacidad de escaneo es bastante mejor

Los dispositivos manuales «SAM» son del tipo Zebra TC77 y permiten a los usuarios acceder a un servicio móvil cómodo ya conocido gracias a los teléfonos inteligentes. Estos ordenadores táctiles están especialmente diseñados para el uso profesional en entornos complicados como el almacén, la producción o el exterior. Están conectados en todo momento con el software de transporte propio de Dachser DOMINO mediante una conexión wifi o LTE (en el exterior). Las baterías de alto rendimiento tienen una función de carga rápida con una autonomía de hasta 15 horas.

Operations, ha puesto en marcha la sustitución de dispositivos y sistemas en toda Europa. En septiembre de 2021 deberían reemplazarse 8.823 dispositivos en 144 delegaciones.

Flexibilidad máxima en el transporte local

«Con la introducción de una nueva generación de dispositivos y el cambio al sistema operativo móvil Android como estándar se han puesto las bases para el desarrollo posterior en el campo de la Mobile Computing», comenta Thomas Herkommer, Department Head TMS Road de Dachser. Con ello se pueden garantizar las actualizaciones de software y de aplicaciones a largo plazo. «Esto nos ofrece la máxima flexibilidad a la hora de planificar los futuros retos de soluciones móviles digitales», indica Herkommer.

En comparación con los dispositivos de mano actuales, SAM presenta muchas novedades para facilitar el día a día a los conductores, a las delegaciones y también a los clientes. La más importante, el manejo intuitivo. «No se necesita un manual de instrucciones para comprender y utilizar SAM. Todas las funciones se entienden por sí solas y están disponibles en todas nuestras lenguas», aclara Dominik Schnatterer, Department Head Production Processes & Development.

La lista de ventajas de SAM es evidente: los nuevos dispositivos de mano están a la última en cuanto a tecnología móvil, tienen un mejor sistema de escaneo y una función de teléfono integrada. También está previsto un sistema optimizado digital de gestión de embalajes. «Por primera vez, los conductores podrán registrar digital-

mente las diferencias en embalajes. Esto permite un procesado sin papeleo de las diferencias en el intercambio de embalajes; un gran alivio para todas las partes implicadas», enfatiza Schnatterer.

Más ventajas tangibles para el día a día de los conductores

El sistema se seguirá desarrollando y equipando con nuevas funciones. En el «Release 2» el sistema presenta más ventajas tangibles para los conductores: por ejemplo, una función de foto para documentar posibles daños o documentos de transporte, una navegación integrada, así como una función de traducción. A partir de ahora, los conductores también se pueden comunicar con su delegación mediante un chat.

En el desarrollo de SAM en Dachser, los expertos de TI y de transporte local han trabajado mano a mano con las delegaciones y los conductores. «Una comunicación lo más abierta posible con todo el mundo y pasos innovadores bien engranados con muchos «sprints intermedios» han permitido llegar a SAM y al despliegue en el período más breve de tiempo. Una innovación tan compleja y con esta capacidad de aplicación es algo único», comenta satisfecho Schnatterer.

«Siempre desarrollamos SAM desde la perspectiva de las y los conductores, fuimos con ellos en el camión y observamos todo desde su punto de vista». Todo por y para la práctica, podríamos decir. «Nos importaba trabajar al lado de las personas e integrar sus experiencias en el manejo de las tecnologías de la comunicación más modernas. Lo que se aprende en el uso diario de aplicaciones del móvil ayuda también en el uso de dispositivos para el trabajo».

Thomas Schmalz,
Head of Production
Management de Dachser



Con la introducción de una nueva generación de dispositivos marcamos un hito más en el proceso de digitalización

Llegar paso a paso a la red europea

La conversión de dispositivos y sistemas en toda Europa no es algo que vaya a pasar por arte de magia, más bien hay que ir paso a paso por motivos tanto técnicos como organizativos. Es así que Dachser hizo la primera prueba de uso del nuevo dispositivo de mano en las plazas de Öhringen y Bad Salzuflen en mayo de 2019. Los conocimientos adquiridos se integraron en la primera versión de SAM, que se usó en modo piloto en octubre de 2019 en las delegaciones alemanas de Langenau y Hof y en la francesa de Niort. Desde mayo de este año, la introducción del sistema y el cambio de dispositivos avanza viento en popa.

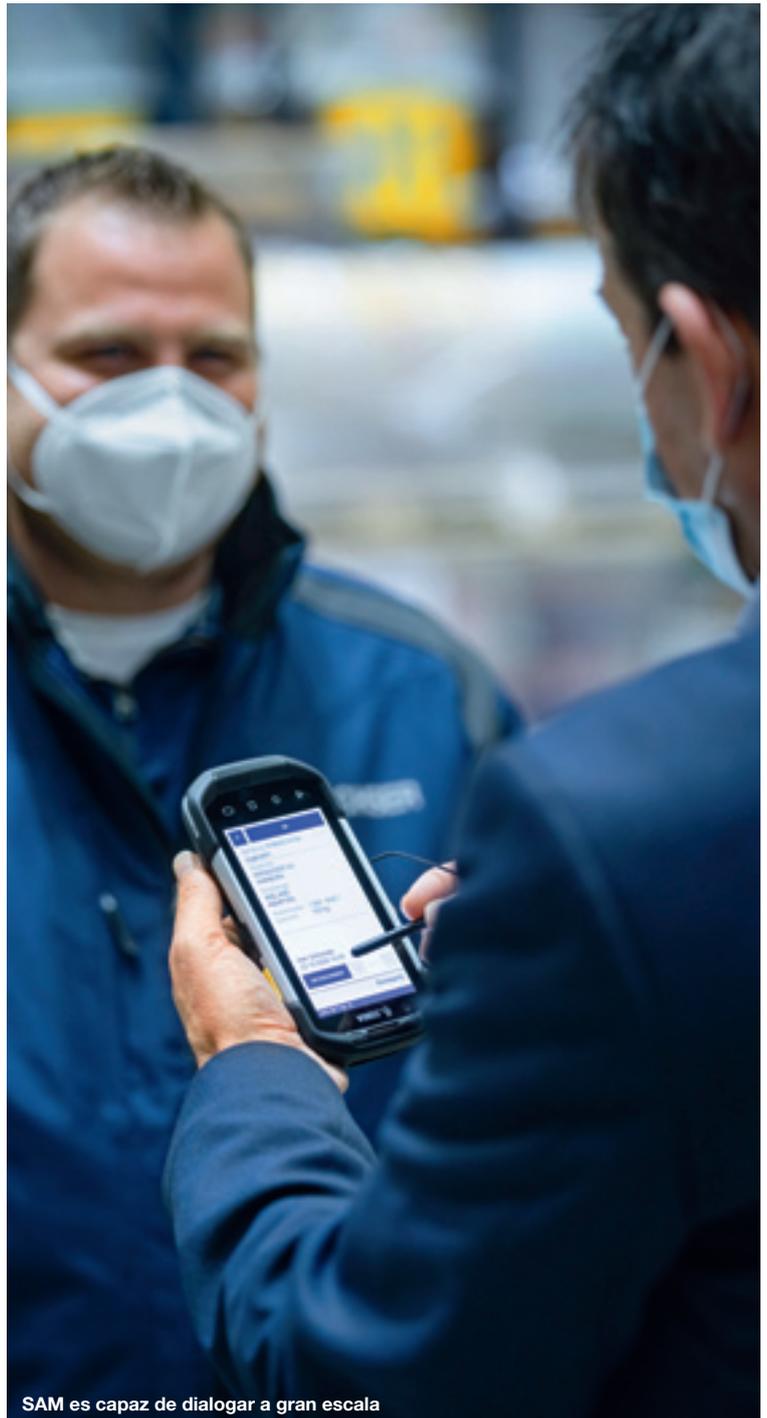
«Hasta que SAM llegue a la última delegación tendremos que funcionar con dos sistemas, SAM y NVO, de forma paralela y sin perder calidad», comenta Schmalz. Los comentarios mayormente positivos de los conductores y de las delegaciones muestran que el enfoque es el correcto. «Y no vamos a negar que también nos genera un cierto orgullo lo que hemos conseguido».

M. Schick

INFO

Repensar el transporte local: el proyecto de Idea2net Short Distance 2.0

Uno de los proyectos incluidos en el programa estratégico Idea2net es Short Distance 2.0. Bajo la dirección de Thomas Schmalz, Head of Production Management, se analizan los procesos y procedimientos del transporte local desde cuatro perspectivas y se revisan paso por paso: desde el punto de vista de los planificadores de expedición, del personal del almacén de transbordo, de los conductores y de los clientes. En este caso, el papel más importante lo desempeñan sobre todo la automatización de los procesos de trabajo y la digitalización asociada utilizando tecnologías nuevas y en gran medida de desarrollo interno. El objetivo del proyecto es organizar de forma más eficiente procesos de trabajo existentes, facilitar el trabajo de todos los implicados y aumentar así el atractivo.



SAM es capaz de dialogar a gran escala



Hacia el futuro eléctrico

Centro de Friburgo

ENTREGA LIBRE DE EMISIONES

El «Dachser Emission-Free Delivery» lleva ahora también al centro de Friburgo la entrega sostenible de envíos de grupaje.

Dachser ha establecido una zona de reparto libre de emisiones en el centro de Friburgo, en el área que comprende el código postal 79098, es decir, en los barrios de Altstadt, Neuburg y Oberau. Desde ahora, los clientes B2B y B2C de esta zona de unos 1,5 kilómetros cuadrados reciben sus envíos de grupaje libres de emisiones. «Considerando que llevamos dos años utilizando con éxito una bicicleta de carga eléctrica, este era solo el siguiente paso lógico para poner nuestro granito de arena a favor

de una mejor calidad del aire y de vida en el centro de Friburgo», indica Michael Gaudlitz, General Manager del centro logístico de Dachser en Friburgo.

Transporte eléctrico de dos y cuatro ruedas

Desde este momento, las entregas libres de emisiones se realizan con un camión ligero de 7,5 toneladas totalmente eléctrico eCanter de tipo FUSO, de manera que las mercancías se entreguen o bien directamente o se lleven al microhub del socio VeloCarrier/Roc-Ket Cargo Bikes del centro de la ciudad para su entrega. Allí se organizan los envíos más pequeños para entregar mediante una bicicleta de carga eléctrica o scooter. La estación de carga para los camiones eléctricos se encuentra en la delegación de Dachser del sur de Friburgo, en el parque industrial de Breisgau, que igual que el resto de las plazas alemanas del proveedor logístico recibe su electricidad 100 por ciento de energía hidráulica.

En el total del transporte -la recogida y el arrastre se hacen con diésel convencional- se han reducido las emisiones de CO₂ por envío una media de un 26 por ciento, mientras que las emisiones de partículas en suspensión se han reducido un 47 y el óxido nítrico en un 41 por ciento.



Con el camión eléctrico al centro urbano



Rotterdam, puerta al mundo

+++ ROTTERDAM AMPLÍA SU OFERTA LOGÍSTICA +++

Dachser aumenta su capacidad de logística de contratos en los Países Bajos. El nuevo almacén del nodo logístico de Doelwijk, al lado de la A12, ofrece una superficie de 17.278 m² y más de 30.000 espacios de palé. Con 90 salidas diarias a todos los destinos europeos, así como el puerto de Rotterdam a unos pocos y estratégicos 40 km y el aeropuerto de Schiphol a 45 km, este almacén facilita a los clientes el acceso directo y fácil a sus mercados europeos. El centro logístico de Dachser en Rotterdam aumenta así su superficie de almacenamiento total en 93.000 m², de los cuales 50.000 m² serán para logística de contratos. +++

+++ CROSS-DOCKING EN FINLANDIA +++

Dachser Finland ha puesto en marcha en Kerava su primera terminal de transbordo. Esta terminal logística está muy bien conectada con el sistema de transporte desde el parque industrial de Kerava y dispone de una terminal de Cross-Docking de 4.000 metros cuadrados y 600 metros cuadrados de superficie de oficinas. Dachser Finland transborda todos los envíos de importación y exportación desde esta nueva plaza y realiza la distribución en toda el área metropolitana de Helsinki, un área metropolitana donde tiene su sede una gran parte de las empresas finlandesas. +++

+++ DACHSER RHEINE AUMENTA SUS CAPACIDADES +++

El centro logístico de Rheine se amplía con un nuevo almacén. El corazón del proyecto lo constituye una terminal de 20.800 metros cuadrados con 26 muelles de carga para camiones y hasta 36.800 espacios de palés. A esto hay que añadirle unos 1.200 metros cuadrados de superficie de oficinas. En esta nueva plaza moderna Dachser Rheine consolida los almacenes existentes de la zona. Gracias a esta ampliación de capacidades, el operador logístico optimiza los flujos de tráfico y las condiciones de producción para clientes de diferentes ramos, entre otros para la industria de la producción, del ramo de la salud, el sector de la construcción y el textil. +++



Schleswig-Holstein se conecta a la red



+++ NUEVA PLAZA EN NEUMÜNSTER +++ Este verano Dachser ha integrado una nueva plaza en la red con su centro logístico de Schleswig-Holstein. Las mercancías industriales y alimentos harán transbordo en Neumünster. Con una inversión de unos 17,4 millones de euros se ha construido una terminal logística de 7.000 metros cuadrados. Del total, 5.000 se utilizarán para el transbordo de productos industriales. 2.000 metros cuadrados de la terminal están refrigerados y a disposición de la logística de alimentos. «Con este nuevo espacio en Neumünster entran en la red nuestras instalaciones logísticas más modernas», comenta Alexander Tonn, Managing Director European Logistics Germany de Dachser. +++



AGILIDAD EN LA RED

Convertir la noche en día:
los Eurohubs en plena marcha

Las redes logísticas se rigen por estándares definidos en cuanto a la estructura de mercancías y a los procesos. Cuanto más densa es la conexión de los nodos individuales, más robustas son y más flexibilidad ofrecen a sus clientes de todos los sectores, también en tiempos de crisis. Hay ciertos nodos que, además, asumen tareas de consolidación adicionales de alto nivel: en Dachser se llaman Eurohubs. →

«La vida es como andar en bicicleta. Para mantener el equilibrio debes mantenerte en movimiento», le escribía Albert Einstein en 1930 a su hijo Eduard en una carta. Esto también es válido para las redes logísticas complejas, como la red paneuropea de Dachser Road. A todas horas encontramos los camiones de Dachser de viaje por toda Europa para llegar a sus destinos. Quien da el impulso y marca el ritmo son los tres Eurohubs de Überherrn, Bratislava y Clermont-Ferrand. En estos nodos, Dachser consolida el grupaje para el transporte regular paneuropeo cuando no hay itinerarios directos.

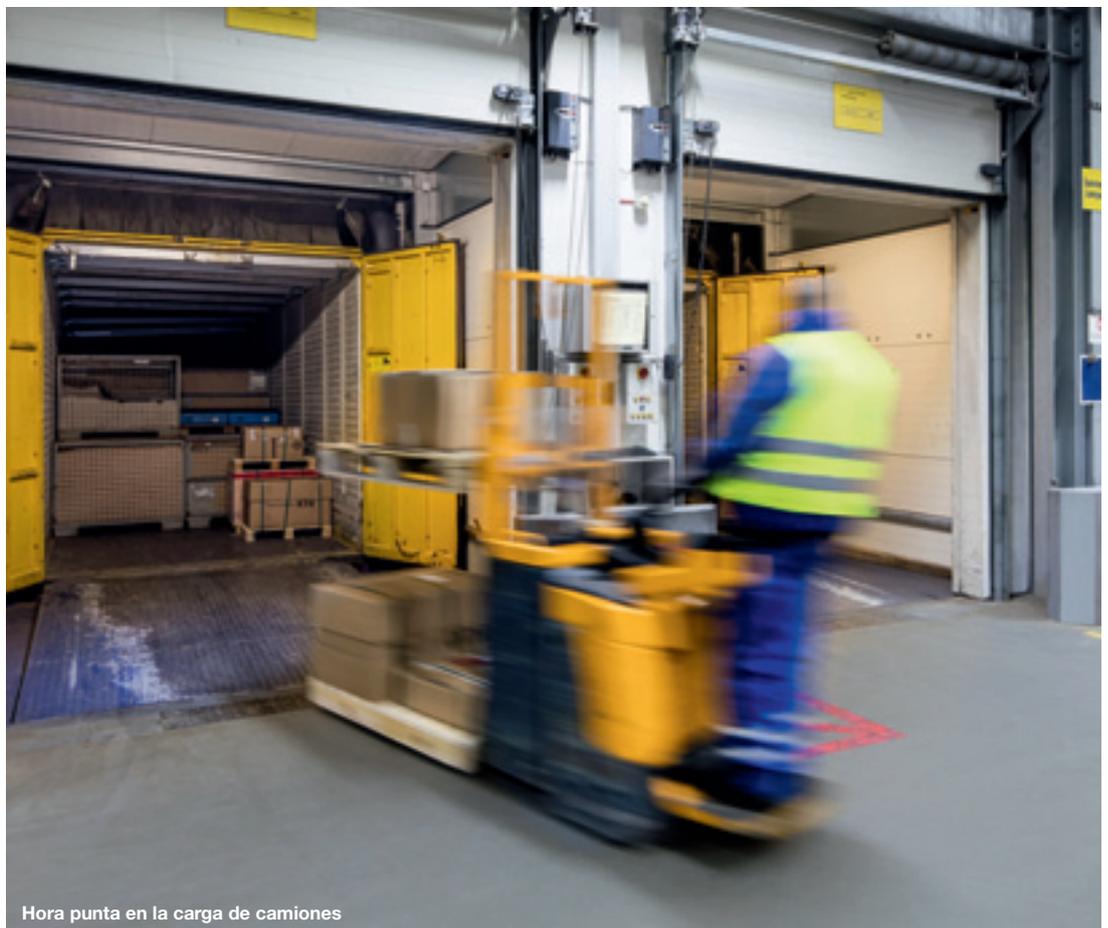
Los Eurohubs literalmente convierten la noche en día porque la actividad frenética continúa en las salas de control y en los almacenes con un ir y venir de entradas y salidas de mercancías y camiones. La tarea fundamental del hub es abastecer a toda la red europea. «Los Eurohubs son una especie de centros sin ánimo de lucro y sin clientes propios con el único objetivo de unir todas las delegaciones europeas con un transporte sincronizado», aclara Jens Lengefeld, Head of Partner Hub & Traffic Organization de Dachser. De esta manera, el proveedor de servicios logísticos es capaz de ofrecer valor añadido a sus clientes de logística europea con la posibilidad de llegar más rápido a todos los destinos europeos, incluso en zonas remotas. Dependiendo de la distancia, el plazo es de 24, 48 o 72 horas.

Los Eurohubs en la red de Dachser crecen con sus tareas: En Clermont-Ferrand se amplió la nave por 2.200 m² a unos 8.000 m². Bratislava expandió su terminal de transbordo a fines de 2019 por 3.000 m² a 6.000 m². A fines de 2020, Überherrn ampliará la superficie de transbordo por 5.000 m² a casi 14.000 m².

La integración de todos los destinos europeos

Conseguir el equilibrio en la red no es tarea sencilla. «Solo gracias a la excelencia en las operaciones y en la planificación de la gestión de la red se pueden materializar los estándares exigidos de calidad, servicio y responsabilidad», comenta Michael Schilling, COO Road Logistics y diseñador principal de la red de Dachser paneuropea. «Nuestro objetivo es seguir impulsando la conexión y ampliación de los Eurohubs, así como la integración de todas las regiones europeas con cobertura total, gracias a la consolidación de carga sistemática y focalizada. De esta manera conseguimos aprovechar mejor nuestra capacidad y aumentamos la rentabilidad y la adecuación ambiental de nuestro transporte», añade Schilling.

En 2002, Überherrn se convirtió en el primer Eurohub de la red de Dachser. Su situación entre Alemania y Francia lo transformó rápidamente en un importante engranaje entre ambos países y sus respectivos mercados europeos. En 2011 se sumó Bratislava, en Eslovaquia, para ampliar la perspectiva a Europa del Este. Cuando empezó a funcionar Clermont-Ferrand en Francia, en el mismo año, Dachser concluyó con éxito su estrategia de tres Eurohubs con cobertura total y tiempos de tránsito garantizados en toda Europa. «Los Eurohubs →



Hora punta en la carga de camiones

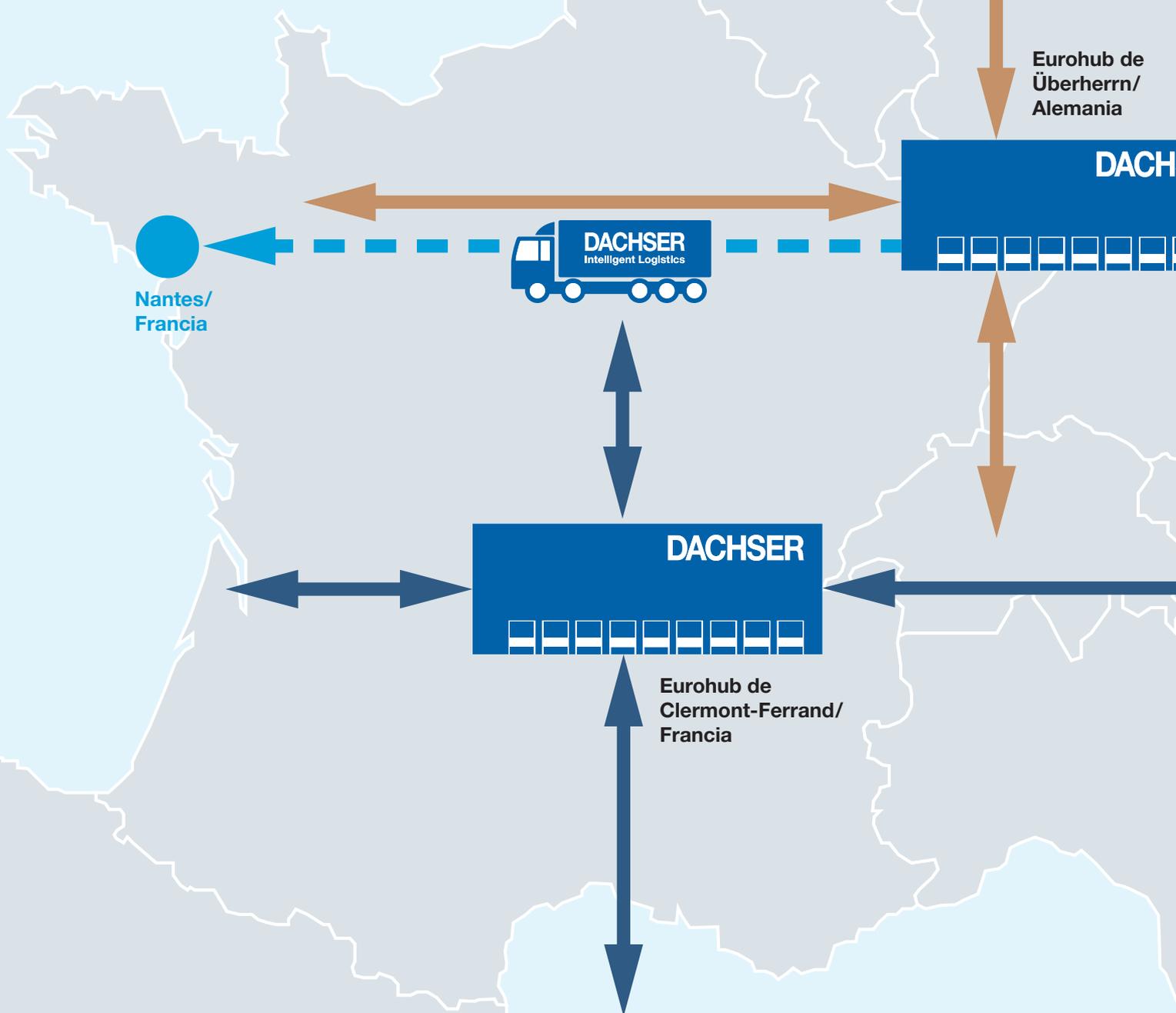


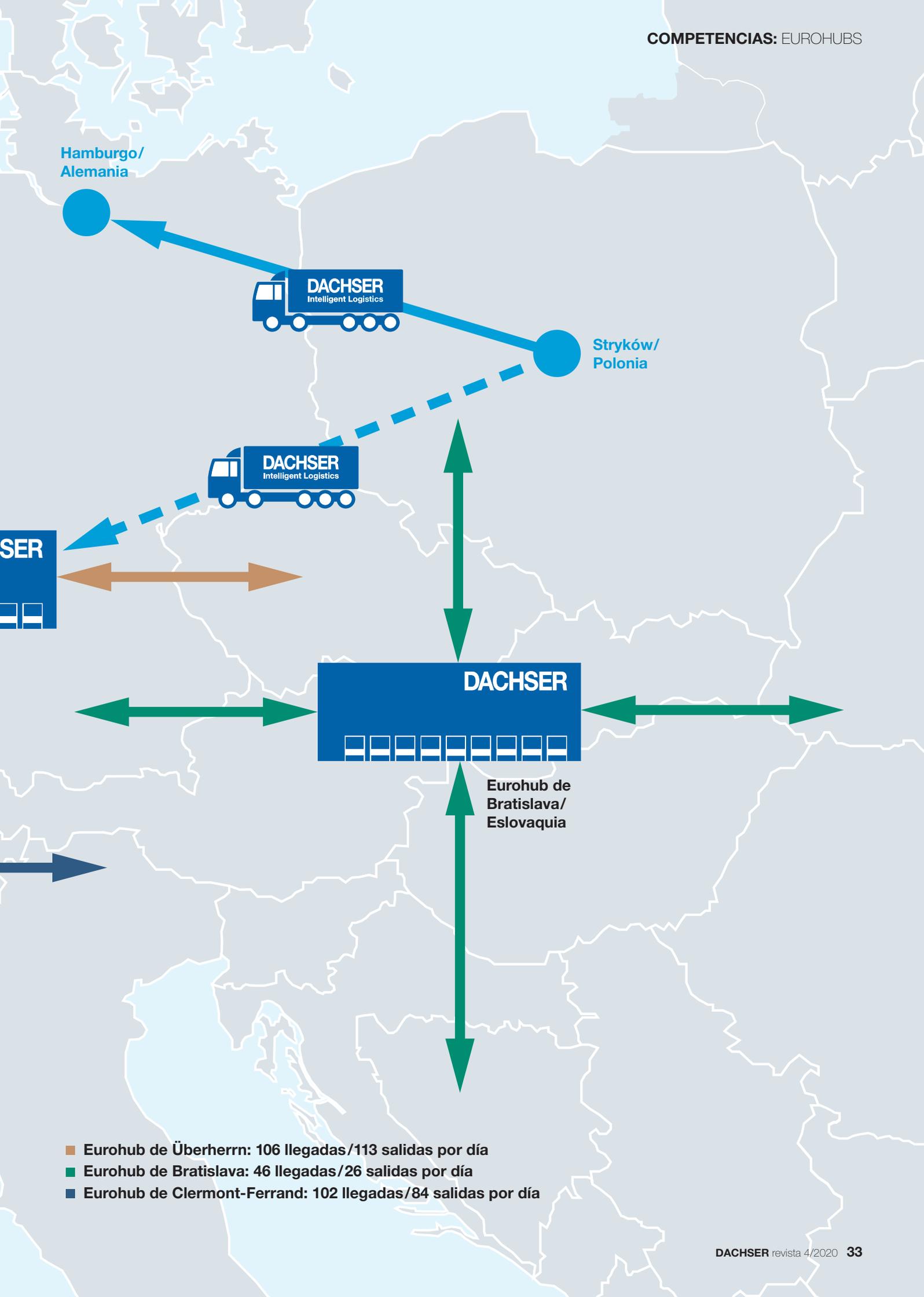
En las puertas de Europa:
Todo está listo para la red

Eurohubs: Nodos de consolidación para Europa

Impulsores de la red de Dachser Road: Cada día llegan 3.500 envíos a Überherrn, 3.900 a Clermont-Ferrand y 900 a Bratislava.

El ejemplo de Stryków/Polonia muestra posibles conexiones a la red. Mientras que existe una línea diaria directa entre la plaza y la delegación en Hamburgo, otros envíos pasan por el Eurohub de Überherrn. Ahí se hace la consolidación para el transporte siguiente, en nuestro ejemplo a Nantes en el oeste de Francia.





Hamburgo/
Alemania



Stryków/
Polonia



Eurohub de
Bratislava/
Eslovaquia

- Eurohub de Überherrn: 106 llegadas/113 salidas por día
- Eurohub de Bratislava: 46 llegadas/26 salidas por día
- Eurohub de Clermont-Ferrand: 102 llegadas/84 salidas por día

Jens Lengefeld,
Head of Partner
Hub & Traffic Organization
de Dachser



Los Eurohubs de Dachser se mantienen al pie del cañón durante la pandemia

controlados a nivel central actúan como espina de la European Logistics Network», declara Lengefeld.

Gracias a los Eurohubs y a las conexiones que estos permiten hacia todas las regiones europeas, la red de Dachser europea alcanza una mayor eficiencia a la hora de explotar su principal fortaleza: las conexiones directas entre delegaciones con básicamente 2.450 conexiones nacionales y 1.400 euronacionales. «Gracias a un plan de transporte al minuto apoyamos a las delegaciones con varios tráficos directos, para que puedan ofrecer a sus clientes todos los destinos de exportación», aclara el director de la división Lengefeld. De esta manera, se amplió y añadió valor en cuanto al tráfico internacional de importación y exportación a la plaza de Clermont-Ferrand, al pasar de ser un hub francés a un hub europeo. Esto hace que ahora este nodo de red sea especialmente importante tanto para clientes franceses con destinos europeos como para clientes europeos con mercados de destino en Francia.

Centrarse en lo global

Lengefeld aclara que los actores de la red deben estar siempre con la vista puesta más allá de la propia plaza y centrarse en lo global. «La Head Office de Kempten pone

a disposición de los directores de Eurohubs una serie de reglas y especificaciones claras, con lo que se consigue un equilibrio entre los intereses de la red y los del Eurohub». Como centro sin ánimo de lucro, un Eurohub siempre está al servicio de toda la red y de la alta calidad vinculada a ella que tanto la caracteriza. Los clientes no solo aprovechan la fiabilidad del sistema, sino que, gracias a un nodo de red optimizado por Eurohub, se pueden ahorrar varios almacenes regionales sin dejar de dar servicio a muchos países con tiempos de tránsito fijos.

En tiempos del coronavirus, con muchas cadenas de suministro sometidas a todo tipo de interrupciones o parcialmente interrumpidas, mantener el equilibrio en la red fue uno de los mayores desafíos, pero también una oportunidad. «Los Eurohubs se mantuvieron al pie del cañón durante la crisis de primavera», indica Jens Lengefeld. «Asumieron el tonelaje de varias delegaciones al tener estas que suspender su tráfico directo de la noche a la mañana debido a la reducción del negocio. La red siguió siendo eficiente para los clientes; sin perder calidad y sin recargos extraordinarios. La red lo sabe: los Eurohubs son de fiar. Se mantienen siempre en movimiento. Y además son rápidos y efectivos, pero siempre con la misma garantía de calidad». M. Schick



La cadena oculta
acelera el ritmo



LA VISIBILIDAD APORTA SEGURIDAD

Un nuevo dispositivo de intermitentes asegura desde este año una mejor visibilidad de los camiones Dachser en Europa. Las luces laterales intermitentes adicionales del tráiler ayudan sobre todo en la estación más oscura del año a reducir el riesgo de accidente al girar y a mejorar la seguridad a la hora de convivir con otros usuarios de la vía pública, sobre todo con las bicicletas.

TODO A SU ALCANCE.

DACHSER Contract Logistics

Logística inteligente y procesos interconectados, con almacenaje eficiente, servicios de valor añadido personalizados y una red de transporte global. Beneficiarse de flujos de mercancía e información óptimamente coordinados en nuestros almacenes DACHSER, interconectados a nivel mundial.