Número 3/2021

DACHSER revista

EL MUNDO DE LA LOGÍSTICA INTELIGENTE

Reformular las cadenas de suministro

El dilema entre crecimiento y escasas capacidades

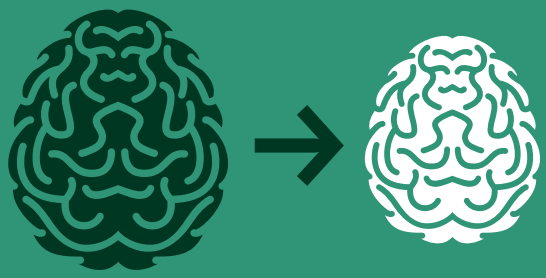
La inteligencia gana

La curva de aprendizaje del Homo Sapiens abarca desde el uso del fuego hasta el Big Data. El cerebro se adapta a numerosos desafíos, pero exige adiestramiento.

51.000 son los años que tiene el hueso grabado de la pezuña de un ciervo gigante que se encontró hace poco en una cueva de la Baja Sajonia. Para la ciencia, sirve como prueba de que no era solo el Homo Sapiens quien dominaba importantes técnicas culturales, sino ya sus antecesores, los Neandertales.

215.000 terabytes es la cantidad de información que se puede almacenar de forma permanente en un gramo de ADN humano generado de forma sintética. Los bioinformáticos de la Universidad de Columbia, en Nueva York, creen que con ello se podría alcanzar la mayor capacidad de almacenamiento de datos del mundo.

1.350 cm^3 es el volumen cerebral medio del ser humano moderno. Los hallazgos de la era glacial en Europa todavía demuestran un volumen cerebral de unos 1.500 cm3. Los investigadores parten de que la merma cerebral está relacionada con el sedentarismo, que resolvía muchos problemas del día a día y requería menos sesera.



40 segundos necesita un empleado cualquiera como mínimo para reaccionar ante un mensaje digital (correo, WhatsApp, etc.). Hay una serie de estudios que muestran, sin embargo, que un estado de alerta permanente no es bueno para el cerebro: el tiempo de concentración se acorta y nos distraemos más fácilmente.

230 es el cociente intelectual del matemático australiano Terence Tao. Se considera el ser humano más inteligente del mundo. Sin embargo, las mediciones son muy poco exactas a partir de un cociente intelectual de 160. Esto también es válido para valores obtenidos de forma póstuma, según los cuales, Goethe habría llegado a 210 y Leonardo da Vinci a 220.

MESSAGE FROM THE CEO

Estimada lectora, estimado lector:

Llega el momento de recibir en nuestra empresa a jóvenes que inician su formación o estudios para encontrar su camino en el fascinante mundo de la logística. Veo mucho talento despierto, curioso y grandemente motivado, con mucho entusiasmo ante las nuevas tareas y la colaboración en los equipos.

Un vistazo a estos jóvenes compañeros de trabajo me reafirma en que, a pesar de todos los avances tecnológicos y digitales de nuestros procesos, al final son las personas las que dotan de vida a la logística. Son quienes se preocupan de la calidad día tras día y quienes contribuyen a cumplir nuestra promesa de servicio.

También prestamos cada vez más atención a la falta todavía creciente de personal cualificado en el ramo de la logística que se ha agudizado. Nos vemos más que nunca ante el desafío de seguir ofreciendo puestos de trabajo atractivos, seguros y con perspectivas de futuro. La base para ello son nuestros valores vividos, que honran y promueven la implicación personal. De ellos se deriva el único espíritu de equipo de Dachser.

La motivación de mover las cosas conjuntamente cada día es algo que no subestimamos, sobre todo en tiempos difíciles.

Atentamente,
Burkhard Eling, CEO Dachser

En Portada

06 **Cadenas de suministro:** El dilema entre crecimiento y escasas capacidades

Foro

12 **Personas y mercados:** Tourismo espacial, aprender con el turbo y la lucha por la madera

14 **Ensayo:** ¿Me lo puede enviar por escrito? Acerca de la escritura

Competencias

16 **DACHSER Chem Logistics:** Cuando se pega bien - logística para un especialista en adhesivos

20 **Entrevista:** Dachser CDO Stefan Hohm sobre la nueva Executive Unit «IT & Development» (ITD)

22 **Del laboratorio del futuro:** La electricidad verde como tecnología clave

24 **Logística europea:** Un proceso limpio - distribución para dispositivos de limpieza profesionales

28 **Oportunidades en la logística:** Ascenso a la responsabilidad

Red

30 **Competencias de red:** Noticias del mundo Dachser

32 **Cargamento de proyectos:** De Polonia a Haifa - colosos de acero para el Mediterráneo

Buenas noticias

35 **Ceda el paso a una mayor seguridad vial:** Asistentes de giro para el transporte local

DACHSER eLetter (en inglés): Suscribirse ahora

Historias fascinantes del mundo de la logística. Suscríbase 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, Christian Weber **Comercialización:** Andrea Reiter, tel.: +49 831 5916-1424, e-mail: andrea.reiter@dachser.com **Realización general:** Schick Kommunikation, Kerschensteinerstr. 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 gettyimages (págs. 1, 2, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 22, 23, 31), Sebastian Grenzing (págs. 4, 5, 18, 28, 29), KLEBCHEMIE (págs. 16, 17, 19), Nilfisk (págs. 24, 25, 26, 27), ICL (págs. 32, 33, 34) **Ilustración:** Ralph Zimmermann (págs. 12, 13, 14, 15) **Impresión:** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, D-88171 Weiler im Allgäu (Alemania) **Tirada:** 32.000/62º 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.

FSC www.fsc.org MIXTO Papel procedente de fuentes responsables FSC® C051146

Climáticamente neutro Impreso ClimatePartner.com/11886-2107-1011

CROSSDOCKING

Sólida red de transporte aéreo

Desde junio, la nueva conexión chárter desde Hong Kong a México vía Canadá genera capacidades adicionales. De esa manera, Dachser Air & Sea Logistics sigue ampliando su sólida red de carga aérea.

https://bit.ly/Dachser-expande-servicio-de-vuelos-chárter

Retos logísticos

La externalización de los procesos logísticos presenta muchos beneficios. En la AFEB Supplier Week, Dachser explica cuáles desafíos se pueden superar con esa medida.

https://bit.ly/Dachser-Asociación-de-Fabricantes-de-Bricolaje-y-Ferretería

Cooperación con Grupomar

Dachser Mexico gestiona la logística de exportación de productos TUNY de Grupomar a los EE.UU. y le ofrece al cliente un servicio integral y transfronterizo con transporte terrestre y carga marítima.

https://bit.ly/Dachser-México-Tuny-de-Grupomar

De una pieza

El mármol no es solo una materia prima cara, pero también muy frágil que se transporta en grandes bloques. Para que todo llegue en una pieza, Dachser Brazil ofrece una solución especial para el mejor transporte posible.

https://bit.ly/Dachser-La-logística-del-mármol

Reformular las cadenas de suministro

La economía mundial empieza a recuperarse. Sin embargo, el aumento en la demanda no solo es contrarrestado por la pandemia latente, sino también cada vez más por la escasez de materiales. Para las cadenas de suministro y las redes mundiales es este un desafío y prueba de fuego histórica. Pero desviarse totalmente de la globalización tampoco es una alternativa.

Con esto pasa un poco como con lo de cepillarse los dientes todos los días: no hay que pensárselo mucho, parece algo evidente. Lo mismo pasa en nuestra economía totalmente globalizada con las cadenas de suministro. Cuando se quiere producir bajo demanda, a ser posible just-in-time y que los productos finales o semielaborados lleguen a sus destinatarios, las redes logísticas mundiales brindan su servicio con una gestión de la cadena de suministro sofisticada y completamente digitalizada. Y con personas que luego mueven físicamente mercancías de todo tipo de manera profesional. En tiempos «normales», todo esto ocurría silenciosamente y sin fisuras, según los mecanismos de gestión propios y las expectativas de los clientes, algo tan evidente como cepillarse los dientes todos los días.

Sin embargo, en la pandemia se tambalearon muchas certezas. No dejó de haber interrupciones en las cadenas de suministro mundiales con causas muy diversas. Por ejemplo, la avería del gran contenedor «Ever Given» en el Canal de Suez que produjo un atasco gigante de contenedores en una de las arterias más importantes del transporte mundial. O cuando los puertos mundiales de la China o de Sudamérica se vieron obligados a reducir su capacidad por el coronavirus o por huelgas. O cuando el mal tiempo en Sri Lanka y los puertos atascados de Australia hicieron tambalear el pulso de las cadenas de suministro mundiales en el área Asia Pacífico. Y luego llegó el hambre de consumo acumulada de los EE. UU., que llevó a cantidades récord de importación y falta de capacidades en camiones en la distribución como consecuencia de un paquete de estímulo económico de varios billones.

Y finalmente la «crisis de los chips» abrió los noticieros. El coronavirus demostró ser un acelerador de la digitalización y los fabricantes de semiconductores no consiguen seguirle el ritmo. Las consecuencias son preocupantes: la producción en las industrias clave, como la del automóvil o maquinaria, se quedan en dique seco. Los fabricantes tienen que hacer esperar a sus clientes e introducir paradas temporales de las líneas de producción.

Impulso que crea escasez

Los cuellos de botella y las faltas de materiales son «el» tema caliente de la industria para el año 2021. Los motivos para ello son diversos. Lo más decisivo para los actores, sin embargo, es que los cuellos de botella no son señal de una crisis, sino de un muy esperado repunte económico. Según los economistas del instituto alemán ifo, los cuellos de botella de capacidades y materiales no son inusuales en estos casos. Cuando la economía empezó a recuperarse después de la crisis económica y financiera del 2011, la escasez de materiales tuvo un impacto del 19 por ciento. En la actual →

La logística mantiene en marcha las cadenas de suministro

Contrarrestar capacidades escasas con digitalización: la herramienta «Predictive Analytics» de Dachser predice los volúmenes de entrada en una delegación de transporte terrestre hasta 25 semanas por adelantado. El análisis de datos fechado del 2011 reconoce los patrones estacionales tan importantes en el transporte terrestre. Para anticipar aún mejor las tendencias, se han integrado varios índices de coyuntura.

crisis del coronavirus, la recuperación económica se ve inhibida por un 64 por ciento de déficit: para los economistas, un indicio seguro de los efectos de la pandemia, que se harán sentir todavía mucho tiempo.

«También es problemático el, por momentos, fuerte aumento de los precios de compra», comenta Klaus Wohlrabe, del Centro ifo para Macroeconomía y Encuestas en Múnich. «Por el momento, los fabricantes todavía están atendiendo la demanda de productos terminados utilizando sus existencias, pero estas se van acabando».

Para la logística esto significa que, como socia y proveedora de soluciones, estará más solicitada que nunca, dado que, sin ella, el repunte económico no se materializará en las condiciones que reinan en la actualidad. Los prerrequisitos para ello son contar con una red sólida y equilibrada que, como en el caso de Dachser, haya mantenido su capacidad de rendimiento y gestión en todo momento, también en las condiciones estresantes de la pandemia, y que pueda demostrar así su «relevancia para el sistema» día tras día. Dachser está preparada para el repunte económico: «Los efectos de la recuperación económica se reflejan directamente en la carga de volúmenes en la red de Dachser. La fiabilidad y rendimiento que se mantuvieron durante la pandemia con gran esfuerzo y compromiso por parte de los empleados ahora están dando sus frutos. Dachser se ve como factor de estabilidad en el mercado», indica el Dachser CEO, Burkhard Eling.

Libros de pedidos llenos, altas tasas de flete

Un símbolo de la cadena de suministro mundial son los contenedores marítimos. En el transporte marítimo, la falta de capacidad de contenedores en los puertos europeos, donde los retrasos son ahora la regla, es particularmente dolorosa. Pero por fin se ve luz al final del túnel. «Queda por ver cómo evolucionan los problemas de despacho derivados de la pandemia en el mar, puertos o interior y cuánto tiempo va a llevar librarse de la lista de pedidos pendientes», valora Edoardo Podestà, Dachser COO Air & Sea Logistics. Los armadores contaban con plena carga en casi todas las vías comerciales al menos hasta el final del año. «Tras las interrupciones de los últimos meses experimentamos una alta demanda de bienes de consumo, que sobre todo se ha visto estimulada por el paquete de ayuda económico de Estados Unidos y el repunte económico europeo», añade Podestà. «A todo esto hay que añadirle la gran demanda de muebles y material de construcción y reforma. También vuelve a estar en auge la industria automovilística tras los reveses de los últimos dos años, con una gran demanda de transporte de componentes para la automoción».

Las altas tarifas para el transporte marítimo hacen que el transporte aéreo sea más atractivo. Si bien antes de la crisis el transporte aéreo era doce veces más caro que el marítimo, según las tasas de mayo de 2021, «solo» está seis veces por encima del marítimo. En la primera mitad del año, Dachser ya había llevado a cabo más de 100 actividades chárter, con las que se servía de forma regular a doce aeropuertos de salida y 15 aeropuertos de recepción diferentes.

En vista de la escasez de capacidades en los buques contenedores y en las bodegas de los aviones comerciales (en el llamado «belly freight», espacio de flete en vuelos de pasajeros), el Dachser CEO Burkhard Eling no espera que la situación mejore en la segunda mitad del año 2021, lo cual continuará provocando altas tarifas, que acabará reflejándose también en la evolución de precios de las mercancías y de los servicios de logística.

El flujo de materiales es esencial para la producción

Asunto de preocupación: los palés

Los efectos de la recuperación económica se reflejan directamente en la carga de volúmenes en la red de Dachser, sobre todo en la red de Road Logistics. «En el caso del transporte terrestre, la demanda de espacio de carga y con ello de personal de conducción ha aumentado considerablemente», indica el Dachser COO Road Logistics, Alexander Tonn. Dachser reaccionó a los cuellos de botella con diferentes medidas, por ejemplo, centrándose en el tema de la planificación del transporte, así como en la creación de una «task force» integrada por conductores profesionales internos estupendamente preparados. Sin embargo, la situación del transporte terrestre en Europa sigue siendo tensa. «Los tiempos de permanencia en los almacenes de transbordo se han incrementado significativamente en algunos casos debido al porcentaje ascendente de encargos B2C, lo que tiene un impacto negativo en la eficiencia, hace más complejos los procesos de notificación y aumenta los costes», comenta Tonn. A él le preocupa el alto precio actual de la madera, que tiene un efecto drástico en los precios de los palés y significa que los proveedores de servicios de embalaje ya no pueden proporcionar palés con cantidad y calidad suficientes.

Para el Dachser CEO, Burkhard Eling, una red sólida y equilibrada adquiere un papel clave en esta situación de repunte tan especial. «Todos los clientes tienen que luchar con una presión de mercancía enorme derivada de la pandemia. O bien se almacenan las mercancías para un momento futuro más apropiado o se intenta lanzar campañas de descuentos para que salgan al mercado. Para la logística, esto quiere decir que el factor calidad se va a hacer todavía

La red de Dachser resiste a la crisis

«La fiabilidad y rendimiento que se mantuvieron durante la pandemia con gran esfuerzo y compromiso por parte de los empleados ahora están dando sus frutos. Dachser se ve como factor de estabilidad en el mercado».

Burkhard Eling, Dachser CEO

más importante ante la competencia», añade Eling. Dachser apoya a sus clientes con una gestión flexible de la organización de red propia, para acortar el tiempo a mercado y para hacer avanzar nuevos modelos de negocio con sus correspondientes soluciones a medida.

Aislarse no es la solución

Cuando cambian los modelos de negocio, surge por doquier la pregunta de si la situación no hará retroceder la rueda de la globalización y si no sería mejor aislarse de los riesgos externos del mercado. Los economistas del instituto ifo se declaran manifiestamente en contra de un devolver de forma general la producción a los países de consumo y contra la intervención estatal en las cadenas de suministro. «Volver a traer la producción a los países de consumo llevaría a enormes pérdidas económicas» advierte la directora del centro ifo para economía exterior, la profesora Lisandra Flach. Más bien recomiendan que se diversifiquen las fuentes de suministro de la economía internacional. Los acuerdos de libre comercio podrían bajar los costes comerciales y reducir la dependencia de países concretos. Esta experta indica que debería profundizarse en el mercado interior europeo y reforzarse la organización mundial de comercio.

«Vemos también como muchos de nuestros clientes empiezan a prestar más atención o cómo estructuran su cadena de suministro en el futuro», comenta el Dachser CEO, Burkhard Eling. «Una gran parte de ellos ven las cadenas de suministro sobre todo desde el punto de vista de la seguridad y de la resiliencia y buscan opciones de transporte flexibles.» Burkhard Eling también está convencido de que las cadenas de suministro mundiales van a seguir funcionando. «Un traslado global de las cadenas de suministro o un retroceso de la globalización no está en los planes de nuestros clientes». Una nacionalización completa sería también «subóptima y llena de riesgos», una prevención de crisis consistiría más bien en la «mezcla inteligente de estructuras de producción regionales y mundiales». El almacenamiento también se está ampliando a nivel local para estar mejor protegido en caso de interrupciones en la cadena de suministro.

Más que nunca, en el futuro «se demandarán redes logísticas estructuradas de manera flexible, que puedan combinar varios modos de transporte adaptados de manera óptima al cliente respectivo», sigue Eling. Dachser ya demostró con la pandemia que el proveedor logístico y las personas que llenan de vida la red, están muy bien preparados para las cadenas de suministro del futuro. **M. Schick**

Las capacidades escasas dominan el transporte marítimo

Lo importante son las colaboraciones a largo plazo

¿Hacia dónde van la economía mundial y sus cadenas de suministro? Le preguntamos al profesor Aseem Kinra, Director de la Cátedra para Global Supply Chain Management de la Universidad de Bremen.

Profesor Kinra, la pandemia de la COVID-19 lleva un año haciendo que el mundo contenga la respiración. ¿Hasta qué punto son drásticas las consecuencias para las cadenas de suministro?
Prof. A. Kinra: El virus ha afectado duramente a la economía mundial y a las cadenas de suministro mundiales. Demostró lo vulnerables que son nuestros sistemas contra eventos como una pandemia, la erupción de un volcán, un terremoto o los eventos climáticos extremos que empiezan a hacerse más frecuentes. Todo el mundo depende del resto en una economía mundial global.

Ya antes de la pandemia el avance de la globalización había llevado a un recalentamiento de los mercados logísticos y a cuellos de botella pendientes en cuanto a capacidades disponibles. ¿Qué significa esto para la economía mundial que se está recuperando de nuevo?
La escasez de capacidades era ya uno de los temas candentes antes del coronavirus. En los últimos años ya la puntualidad y fiabilidad de las rutas marítimas mundiales habían empeorado mucho. Cuando se está en una situación de presión tal de forma permanente y luego a esto se le añade que se bloquean canales de navegación, que hay una demanda creciente de bienes de consumo y productos semielaborados industriales la cosa se pone fea, y no solo por los elevados costes fuera de plan.

¿Qué queda por hacer en este sentido?
Los actores tienen, entre otras, dos opciones. En primer lugar, aumentar las capacidades generales del sistema. Pero esto solo funcionará si hay unas infraestructuras que lo permitan. A más largo plazo, también es importante abrir nuevas rutas o crear nuevas tecnologías de transporte. Una segunda alternativa sería reducir la demanda solo a transportes esenciales. Por ejemplo, enviando los planos de construcción y a partir de ahí fabricar in situ, lo cual permite de paso alcanzar los objetivos de protección ambiental exigidos.

Esto suena todo un poco a castillos en el aire, pero ¿cuál sería actualmente un medio eficaz para luchar contra las escasas capacidades?
En las colaboraciones duraderas con los proveedores de servicios logísticos veo un instrumento eficaz para alcanzar objetivos estratégicos a largo plazo de una manera planificada y fiable, y con ello superar períodos complicados juntos. Para mí, la gestión de riesgos con visión de futuro se refleja mejor en una combinación de estrategias que se centre en la flexibilidad y la resistencia de la cadena de suministro. Los grandes proveedores logísticos como Dachser llevan mucho tiempo logrando grandes avances con sus redes y su TI. Si encuentran una mentalidad semejante por parte del cliente se pueden mover muchas cosas, con ventajas para ambas partes.

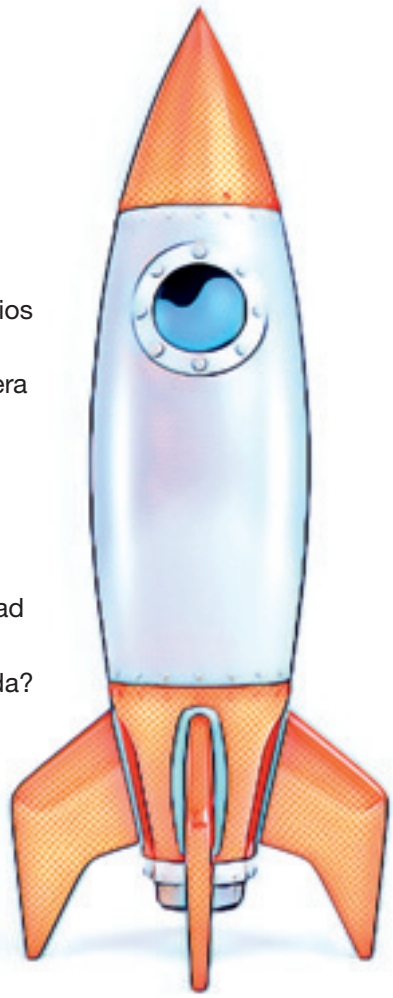
Una reacción posible a la pandemia y a los conflictos comerciales agudizados es una retirada de la globalización. ¿Qué consideración le merecen estas ideas?
Si observamos los eventos derivados de crisis anteriores, como la crisis económica y financiera del 2007/08, en ese momento también aparecía una y otra vez la idea de volver a traer o aproximar la producción a los países de origen. Como muestran los estudios, esto nunca se llegó a realizar. Las decisiones de las grandes empresas multinacionales no solo se basan en los costes. Cuando un OEM de automóviles de Europa produce en la China, lo hace también para estar más cerca de sus mercados principales. Por lo tanto, valora también las posibilidades de ventas en las zonas de crecimiento como la India, China y Asia Pacífico. Acercar la producción no es una cuestión de geografía, sino de orientación al cliente. En otras palabras: no se atisba el fin de la globalización, más bien al contrario. Pero sí nos dirigimos hacia una nueva calidad de las cadenas de suministro mundiales.

Y en cuanto al futuro, ¿qué expectativas tiene usted con respecto a las cadenas de suministro mundiales y a los proveedores logísticos?
Es evidente ya que la COVID-19 ha cambiado el comportamiento de los consumidores. Tales interrupciones siempre provocan efectos en cadena que hacen necesarios nuevos conceptos holísticos. En la logística, esto se logra con competencia digital, redes resilientes y cooperaciones de confianza a largo plazo.

El profesor Aseem Kinra es Director de la Cátedra para Global Supply Chain Management de la Universidad de Bremen. Sus prioridades científicas y campos de investigación incluyen cadenas globales de suministro, transporte internacional y logística, rendimiento logístico y distribución de mercancías. Es miembro fundador del Special Interest Group (SIG) E1 on Transport Systems en la World Conference on Transport Research Society.

Despacio al espacio

Viajar vuelve a ser posible. Pero ¿a dónde ir? Los empresarios multimillonarios Elon Musk, Jeff Bezos y Richard Branson llevan años compitiendo para llegar al espacio. El 11 de julio de 2021, el británico Branson tomó la delantera en el turismo espacial y se lanzó a una altitud de 86 kilómetros en el «VSS Unity». ¿Queda así decidida la carrera? Branson dice que sí. Pero para la Federación Aeronáutica Internacional, el espacio exterior comienza a los 100 kilómetros de altura a partir de la Tierra. Esta frontera mágica la superó Jeff Bezos nueve días más tarde al alcanzar los 107 kilómetros en su nave espacial «New Shepard» y pasar diez minutos y medio a gravedad cero. Mientras tanto, Elon Musk trabaja con su empresa Space X para conseguir el primer vuelo orbital del sistema de misiles Starship. ¿Qué queda? Una increíble aventura en el espacio... además del coro de voces críticas que consideran que las vacaciones en el espacio son un desperdicio de dinero y contribuyen a contaminar el medioambiente.



Todavía lo recuerdo...

¡Viva la técnica! Después de todo, queda claro que la memoria es una herramienta de seguimiento solo relativamente fiable. Investigadores de la Universidad de Melbourne pidieron hace poco a unos 50 voluntarios que usaran una aplicación de teléfono móvil para rastrear su paradero durante cuatro semanas y registrar los ruidos ambientales cada diez minutos como control. Una semana después, se pidió a los sujetos que indicaran dónde estaban en 72 puntos temporales diferentes durante el período observado y su nivel de seguridad al respecto. Los datos de GPS, movimiento y audio de los teléfonos móviles demostraban que los participantes se equivocaban el 36 por ciento de las veces de media. Lo más habitual es que se confundieran los datos con acontecimientos muy semejantes.

Desconectar para acelerar el aprendizaje

Las pequeñas pausas dan impulso al cerebro. Los investigadores del National Institutes of Health de los Estados Unidos descubrieron que el proceso de aprendizaje del cerebro avanza cuando desconectamos de vez en cuando. A una velocidad de incluso 20 veces más. Las mediciones de ondas cerebrales mostraron que, una vez activadas, las redes neuronales se aceleran en las pausas.

La lucha por la madera

No solo es el material de construcción más antiguo, sino que también es una codiciada materia prima del futuro: hablamos de la madera. En este momento, la demanda supera con creces la oferta. Sobre todo, China y los EE. UU. se convierten en los grandes compradores cuya hambre de madera está impulsando los precios hasta duplicar el precio minorista habitual. En Europa, además de la industria de la construcción y del mueble, la tendencia alarma a los productores de palés. La HPE, la Asociación Alemana de Embalajes de Madera, Palés y Embalaje para la Exportación advierte de que en breve no se podrán producir suficientes europalés nuevos. «Esto tiene un impacto en todo el transporte de mercancías», indica el Director General de la HPE, Marcus Kirschner. Según la FEFPED, la Federación Europea de Palés de Madera y Embalaje, resulta inevitable que los precios de la industria del palé y embalaje sigan subiendo.

La European Pallet Association e.V. (EPAL) ha autorizado en total 17 tipos de madera para producir europalés. Los más solicitados son pícea, abeto y pino. Además de las coníferas, según la norma oficial UIC 435-2 también se han autorizado doce maderas de árboles de fronda como material: arce, acacia, álamo, abedul, haya, castaño, roble, aliso, fresno, chopo, platanero y olmo.

Dispositivo inteligente sobre ruedas

Sayonara, automóvil: el coche como sueño de chapa y cromo, con sus caballos de potencia, es cosa del pasado. Por nuestras carreteras hace ya tiempo que circulan ordenadores sobre cuatro (y más) ruedas. Lo importante es el software. En un coche actual cualquiera se condensan unos 100 millones de líneas de código de programación, y la tendencia va en aumento. Para hacernos una idea, el telescopio espacial Hubble solo necesita unas 50.000 líneas de código.

La escritura perdura, pero los iconos son más rápidos

¿Me lo puede enviar por escrito?

Los mensajes de voz y los emojis marcan cada vez más la pauta en la comunicación diaria por teléfono móvil. Esto tiene efectos en una de las tecnologías culturales más importantes: la escritura.

Una bola de discoteca, un salvavidas y un coral: este año se espera que la compilación de emojis homologados a nivel internacional alcance casi los 4000 símbolos; estos tres pertenecen al nuevo repertorio. 👍 o 💇‍♀️

Pero ¿queda todo dicho con esa representación gráfica? Es cierto que los emojis son rápidos y funcionan por asociación. Sin embargo, la complejidad y el contexto se derivan una vez más de la escritura y de las diversas imágenes y capas de significado asociadas al lenguaje.

Sin duda, sería casi imposible de imaginar el ascenso del Homo Sapiens sin el descubrimiento de la escritura. Gracias a ella, pudieron conservarse para las siguientes generaciones las historias, experiencias e indicaciones tangibles que antes se transmitían de forma oral. Además, permitía enviar directamente mensajes al mundo. Sobre todo, la palabra escrita ayudó a organizar el poder y la propiedad de las sociedades crecientes. No es casualidad que los primeros sistemas de escritura aparecieran hace unos 5.000 años, en las civilizaciones en expansión de la Edad de Bronce, por ejemplo, la escritura cuneiforme sumeria de Mesopotamia o los jeroglíficos egipcios. También en la India, la China y Mesoamérica los seres humanos empezaron a usar no solo símbolos para las cifras, sino también para palabras y sonidos.

Comerciar con 22 caracteres

La escritura experimentó un impulso principal por parte de los círculos administrativos. Está bien documentado, por ejemplo, cómo la escritura cuneiforme sumeria se fue haciendo más abstracta con el tiempo. Los secretarios por lo general eran funcionarios que iban revisando en sus tablillas de arcilla quién había pagado ya los impuestos. El salto de innovación literal se produjo sobre el 1500 antes de Cristo en Oriente Medio. El floreciente comercio promovió el intercambio cultural, y las primeras fuentes alfabéticas se seleccionaron a partir de la confusión regional de idiomas. A partir de unos cuantos símbolos empezaron a formarse sílabas, palabras y frases completas. Los fenicios ya contaban con 22 caracteres. Los comerciantes marítimos de la actual Siria y Líbano llevaron su alfabeto a sus socios comerciales de Europa, lo cual puso las bases para el sistema de escritura latino que hasta hoy es predominante en el mundo occidental.

Cambio de medio a un clic

Pero ¿qué valor mantiene la escritura en el actual mundo digital? ¿Indican los emojis, SMS, chats, Twitter o mensajes de voz el final de nuestra cultura escrita? No hay pruebas que lo demuestren, pero sí algunos ejemplos que lo contradicen, el más conocido de ellos es el de la Wikipedia. Fundada hace más de 20 años, esta enciclopedia virtual crece cada vez más con la ayuda de voluntariado de todo el mundo. Solo la versión inglesa incluye 6,3 millones de entradas con casi cuatro mil millones de palabras. La red digital ha reducido de forma drástica los costes de almacenamiento, difusión y recuperación del conocimiento. El efecto es comparable al de la imprenta, dado que antes de este descubrimiento, a mediados del siglo XV, la escritura era un instrumento de una élite social y política.

El espacio digital es revolucionario en el sentido de que no solo se transforma el soporte, sino que se pueden mezclar entre sí fácilmente formas diferentes de expresión y transformarlas con un clic: por ejemplo, de texto a voz y viceversa. Las notas de voz y los emojis son un tesoro para todas aquellas personas que no saben leer ni escribir bien, algo no tan infrecuente: según cálculos de la ONU, en el mundo hay unos 750 millones de personas que son analfabetas. Las imágenes también pueden ser útiles para las demás personas: transportan sentimientos y suscitan asociaciones en un espacio diminuto. Esto ayuda a quien los recibe a clasificar declaraciones rápidamente en la acelerada vida cotidiana, y a no leer algo entre líneas que nunca se escribió.

S. Ermisch

絵文字

Los emojis son originarios de Japón. El término se compone de las palabras japonesas para «imagen» («e») y «letra» («moji»). Fueron inventados en 1998 por Shigetaka Kurita, un empleado de 25 años de un operador de servicios móviles japonés. El descubrimiento accidental de los «ideogramas» se produjo al querer ofrecer, además de la escritura, otras posibilidades de expresión en un servicio de mensajes limitados a 250 caracteres. A partir de ahí conquistaron el mundo.

Cuando se pega bien

Los materiales adhesivos son una parte integral de la producción moderna en una amplia variedad de industrias y aplicaciones. Klebchemie M.G. Becker GmbH & Co. KG se ha labrado su fama en este contexto gracias a sus múltiples innovaciones. Una colaboración logística de muchos años acompaña el crecimiento de esta mediana empresa de Baden.

¿Qué sería del mundo sin adhesivos? La necesidad de unir diferentes componentes y materiales es casi tan antigua como la humanidad. Si bien en el pasado era la cola la que mantenía el mundo unido, hoy en día la mayoría de los pegamentos más utilizados son compuestos complejos de base orgánica e inorgánica. El objetivo: conseguir que las partes peguen bien de forma resistente y duradera según las necesidades concretas de la aplicación. Un especialista en estas uniones sólidas y tan claramente definidas, así como en acabados de superficies de todo tipo lo encontramos en Weingarten, cerca de Karlsruhe. Klebchemie M.G. Becker GmbH & Co. KG, con su popular marca «Kleiberit» es una empresa de alta tecnología de la industria química. Esta mediana empresa presente en todo el mundo con sus 670 empleados es un importante proveedor para muchos fabricantes nacionales e →

El adhesivo termofusible PUR se utiliza por ejemplo en el revestimiento de perfiles de PVC

El almacén de sustancias peligrosas en Malsch

«Con Dachser ha sido posible establecer una relación de confianza».

Michael Dörflinger, Director Sourcing and Procurement de Klebchemie

internacionales de diferentes ramos, sobre todo en las industrias de la madera y el mueble, la construcción y también en la automoción y el textil.

Tanto ahora como antes, la investigación, desarrollo y producción de Klebchemie tiene lugar en la sede de Weingarten, si bien el espacio es limitado, sobre todo para el almacenamiento de materias primas y productos terminados. Por eso Klebchemie tenía una gran necesidad de subcontratar la logística de producción a un socio fiable, y Dachser fue la opción más obvia. El proveedor de servicios logísticos ha adquirido una experiencia considerable en logística de productos químicos para mercancías paletizadas y agrupa el conocimiento en esta área en la solución industrial especializada DACHSER Chem Logistics. Dachser Malsch aprovechó todo esto para desarrollar servicios a medida para empresas de la región.

El nuevo almacén de sustancias peligrosas como oportunidad

«Hace décadas que colaboramos con Dachser y hemos ido avanzando en una colaboración cada vez más estrecha», comenta Michael Dörflinger, Director Sourcing and Procurement de Klebchemie. «Cuando Dachser planificó la construcción de un nuevo almacén de sustancias peligrosas en Malsch, aprovechamos la oportunidad». Klebchemie fue uno de los primeros clientes en mudarse al nuevo almacén, que entró en servicio en 2019. Incluso durante el proceso de planificación, las dos empresas trabajaron en estrecha colaboración para crear las condiciones marco óptimas. Desde la primavera de 2019, Dachser se encarga de toda la logística de producción de Klebchemie, mientras que en el propio lugar de producción queda solo un pequeño almacén intermedio.

PERFIL

Klebchemie M.G. Becker GmbH & Co. KG, con sede en Weingarten, Baden-Wurtemberg, gestiona desde hace más de 70 años uno de los centros más modernos e innovadores de investigación y fabricación de sistemas de adhesivos de todo el mundo. En el área de los denominados adhesivos termofusibles PUR, es decir, adhesivos monocomponentes reactivos con poliuretano, la empresa global, con sus más de 670 empleados, marca tendencia a nivel mundial.

www.kleiberit.de

Al subcontratar la logística, Klebchemie puede concentrarse de forma completa en sus competencias principales. La cadena de procesos está bien definida: todos los proveedores de Klebchemie entregan sus mercancías en el almacén de sustancias peligrosas de Dachser en Malsch. Ahí es donde se lleva a cabo la inspección de mercancías entrantes y Dachser también es responsable de tomar muestras. Según las necesidades, las materias primas se transportan a Klebchemie en Weingarten, a 31 km de distancia, lo cual implica entre diez y doce servicios de transporte en días laborables. «En el camino de vuelta nos llevamos productos terminados, de los cuales algunos se quedan en el almacén de Dachser y se guardan hasta que el cliente los reclama», comenta Florian Steinbrunn, Contract Logistics Manager de Dachser en Malsch. El especialista en adhesivos ocupa habitualmente hasta 10.000 espacios de palés en el almacén de sustancias peligrosas con alrededor de 2.400 artículos diferentes, lo que corresponde a alrededor de una quinta parte de la capacidad total del almacén.

De Malsch al mundo entero

Desde Malsch, Dachser distribuye los productos terminados a clientes de todo el mundo, alrededor del 90 por ciento de los cuales provienen del sector industrial, además de compradores de artesanías, minoristas especializados y del sector del bricolaje. En Europa, los mercados más importantes de Klebchemie son Alemania, España y Francia; en total se distribuyen sus productos a 21 países por vía terrestre. Dachser Air & Sea Logistics asume el envío de ultramar y en ese caso son los EE. UU., China, Australia, Vietnam y Brasil los mercados más importantes. En 2020, Klebchemie realizó en total 16.000 envíos por un peso total de unas 54.000 toneladas con Dachser.

Al decidirse por una colaboración logística integral en este sentido fue crucial que el almacén de sustancias peligrosas en Malsch cumpliese, gracias a la tecnología más avanzada, con todas las normativas de seguridad y almacenamiento relevantes para la industria química. Esto incluye la aplicación automatizada de todas las normativas mundiales sobre sustancias y mercancías peligrosas, la provisión y el uso continuos de equipos de sujeción de carga, los controles obligatorios de carga y vehículos, así como verificaciones de DGR (relativas a la Dangerous Good Regulations para el transporte aéreo). Un elemento central del compromiso de seguridad y calidad para Klebchemie es, y no por último menos importante, el personal especialmente formado para trabajar con sustancias peligrosas de Malsch, al que se le exige flexibilidad, porque periódicamente se añaden nuevas referencias al almacén que puede que precisen cumplir otro tipo de requisitos.

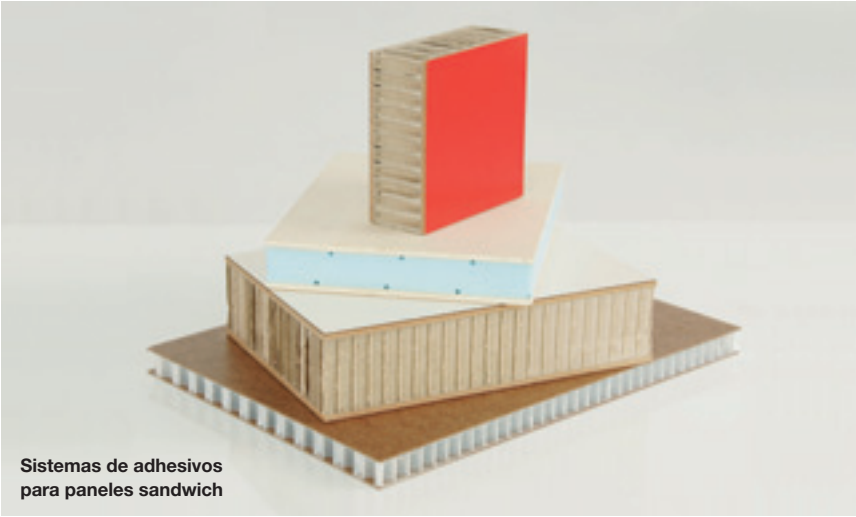
«El trabajo para un cliente como Klebchemie es exigente y muy dinámico. Estamos muy contentos de haber podido ir mejorando la calidad de los procesos de trabajo conjunto a lo largo de los años» indica Bernd Großmann, General Manager European Logistics de Dachser en Malsch. Un ejemplo es la entrega de materias primas para Klebchemie al almacén de sustancias peligrosas. Al principio, los proveedores tenían que esperar haciendo cola en el almacén, otros días estaba todo parado. «Los transportistas pueden reservar ahora franjas horarias fijas para las entregas en el almacén de sustancias peligrosas, algo que ha agilizado las cosas y mejorado la eficiencia», indica Steven Croissant, Sales Manager, Dachser Malsch.

Flexibilidad óptima

«Además de una alta fiabilidad y énfasis en la calidad, la flexibilidad es muy importante para nosotros», subraya Michael Dörflinger de Klebchemie. «Tenemos un compromiso con nuestros clientes y puede suceder que tengamos que solicitar materias primas del almacén con poca antelación para que se entreguen casi de inmediato. Disponemos de esta opción al cooperar con Dachser». Si es necesario, también puede enviarse un camión un sábado a Klebchemie en Weingarten para recoger productos terminados y para hacer espacio en el pequeño almacén local. «Una buena relación con el proveedor logístico es importante para nosotros, nos vemos como un equipo que trabaja por un mismo fin», añade Dörflinger. «Con Dachser ha sido posible establecer una relación de confianza». «Junto con Klebchemie, hemos desarrollado una solución totalmente integrada con procesos muy interconectados e interfaces altamente funcionales», añade Bernd Großmann de Dachser. «En el caso de la logística de productos químicos es algo ejemplar».

A. Heintze

Igual que ciertas pinturas, barnices, cosméticos y productos farmacéuticos, los adhesivos son sensibles a la temperatura, por ello deben estar protegidos del calor y del frío extremos. Por esta razón, Dachser utiliza campanas térmicas especiales, por ejemplo, para garantizar que los productos sensibles a la escarcha se almacenen y transporten a una temperatura de al menos 5 grados centígrados en todo momento.



Sistemas de adhesivos para paneles sandwich

Impulso a la innovación

Desde enero de 2021, Stefan Hohm lidera como Chief Development Officer (CDO) de Dachser la nueva Executive Unit «IT & Development» (ITD). ¿Qué impulsa a este hombre de 49 años desde el punto de vista profesional y personal? Se lo hemos preguntado.

Nuevo miembro de la Executive Board de Dachser: Stefan Hohm

Señor Hohm, desde principios del año, usted lidera la nueva Executive Unit IT & Development como CDO. ¿Cómo fueron los inicios en medio de la crisis del coronavirus, con todos los confinamientos y medidas de distancia social?

Stefan Hohm: La pandemia nos ha desafiado e influido de muchas maneras, por ejemplo, en cuanto a la comunicación: en febrero de 2020 en Dachser se organizaban en total 400 reuniones Webex, mientras que en noviembre ya alcanzaban las 28.000. A principios de 2021 llegamos a un récord de más de 5.000 empleados teletrabajando. Esto fue un desafío en cuanto al ancho de banda, equipamiento TI y seguridad. La pandemia nos ha obligado sin duda a probar muchas cosas en el campo TI que no habíamos resuelto hasta el último detalle. Pero esto también ha tenido efectos positivos.

¿Cómo funciona tanta reformulación y reconfiguración en una empresa tan grande y de ámbito mundial como Dachser?

Aquí viene a colación el eslogan del cambio generacional de Dachser: «Mantener lo bueno aumentando la agilidad.» En esta cuestión, para mí es importante que, por una parte, la Executive Unit ITD encuentre su propia identidad. Tiene que trabajar de forma muy integrada con las demás unidades corporativas y sobre todo con las delegaciones. Es de ahí que Dachser como empresa entera finalmente deriva su valor añadido para sí misma y sobre todo para los clientes. Si nos guiamos por lo que han demostrado los primeros meses, vamos por muy buen camino.

Imaginamos que en ese sentido ayudaría mucho su larga experiencia en Dachser. ¿Cuándo y cómo llegó usted a la empresa familiar?

Dado que mi padre tenía una pequeña empresa de transporte, la logística era algo naturalmente muy cercano a mí. A partir de 1992 hice una carrera dual en Dachser y después trabajé ocho años en Múnich en la división de consultoría logística, lo que hoy es el área de Corporate Contract Logistics. Ahí se me encargó el desarrollo e introducción del software de gestión de almacén MIKADO. Los sistemas digitales, como se ve, me han acompañado y fascinado desde el principio. En ese tiempo, además, viajaba mucho por las delegaciones de Europa y pude conocer Dachser al detalle.

«La motivación en nuestra nueva Executive Unit ITD es muy grande: el progreso es literalmente palpable en nuestro trabajo diario.»

Stefan Hohm, Chief Development Officer de Dachser

¿Dónde y cómo fue desarrollando y ampliando sus capacidades de liderazgo en Dachser?
En 2004, con 32 años, es decir, relativamente joven, se me ofreció asumir la delegación de Erfurt. En aquel momento, Erfurt era uno de los pocos lugares de Alemania donde Dachser no había estado presente como tal. Me encantó crear desde la base la delegación junto con un equipo nuevo y aprendí muchas cosas sobre liderazgo. En 2008 apareció la posibilidad de asumir el cargo de director de la delegación de Hof. La plaza era cuatro veces más grande que Erfurt y ofrecía nuevos desafíos, que asumí con placer. Justo cuando empecé comenzó la crisis financiera que pudimos gestionar muy bien como equipo. En Hof trabajé hasta final de 2015, antes de volver a la Head Office de Kempten, para establecer la Corporate Unit Corporate Solutions, Research & Development.

Cuando echa la vista atrás a todas estas experiencias, ¿qué destacaría?
El tema de la formación permanente siempre me ha interesado a lo largo de los años. Por ejemplo, cuando se me ofreció la posibilidad de realizar un Executive MBA en la IMD de Lausana en Suiza. Para mí fue un paso muy importante y llevar el curso en paralelo con mi puesto de director de delegación, se convirtió en la prueba definitiva en todos los sentidos. Visto en retrospectiva, lo consideraría una prueba de fuego para el puesto que tengo ahora en la ejecutiva. Nuevamente, adquirí una visión diferente, sobre todo en el tema de finanzas, modelos de negocio, sostenibilidad, innovación y también liderazgo.

Su Executive Unit ITD cubre un amplio abanico de temas. Cuando pensamos en el campo de investigación y desarrollo, ¿qué cuestiones le parece que son más centrales en este momento en cuanto a prioridades?
Por ejemplo, en este momento estamos introduciendo una solución telemática. Más de 8.000 cajas móviles, así como semirremolques, van a equiparse con LTE-M solares, de manera que nuestros empleados conozcan de forma transparente su posición gracias a una aplicación. Igualmente, el tema de la logística urbana sostenible sigue ocupando un lugar prioritario en Dachser. Ampliaremos el concepto de DACHSER Emission-Free Delivery a once centros urbanos europeos más hasta el final de 2022. Además, acabamos de empezar el proyecto de Idea2net Climate Protection, que se ocupa de medidas referidas a evitar las emisiones de CO_2, por ejemplo, con propulsiones alternativas como camiones con pilas de hidrógeno, la expansión de la energía fotovoltaica, pero también con la llamada ciudadanía corporativa. En cuanto al DACHSER Enterprise Lab, trabajamos junto con el Fraunhofer Institut IML en una solución para identificar, localizar y medir de forma permanente y automática los palés en la terminal de transbordo.

¿Y qué hay de nuevo en las soluciones para el sector?
Con el nombramiento de Jens Wollmann como director de la división de Corporate Solutions, el equipo se refuerza una vez más. Además de nuestras dos Corporate Solutions DACHSER DIY Logistics y DACHSER Chem Logistics vamos a ampliar las acciones del Buyers' Consolidation para los proveedores automovilísticos en el marco de DACHSER Automotive Logistics, mientras que en el marco de DACHSER Fashion Logistics trabajaremos en un sistema para entregas agrupadas a los Fashion Outlet Center. A partir de 2022, además, empezaremos a aplicar una nueva Corporate Solution denominada DACHSER Cosmetics Logistics. También el departamento de Lead Logistics Provider puede proponer proyectos sólidos para los clientes.

¿Qué tendencias actuales mueven en este momento la logística de contratos, que también es una de sus responsabilidades?
En este momento destaca la construcción del almacén de estantes elevados totalmente automatizados en Memmingen. Se espera que esté listo a mediados del año próximo. La tendencia en la logística de contratos va en el sentido de la automatización, por ejemplo, con los AGV (Automated Guided Vehicle), es decir, vehículos sin conductor que ya tenemos en explotación piloto en Langenau y Vaihingen. O en la preparación de envíos flexible, en la cual los empleados reciben apoyo de co-bots para afrontar las fluctuaciones de volumen cada vez mayores de nuestros clientes. También estamos trabajando en semejantes conceptos junto con los científicos del Fraunhofer IML en el DACHSER Enterprise Lab. De forma estratégica, desarrollamos almacenes en nuestras Business Units sobre todo en Europa, con el fin de seguir avanzando en la logística de contratos, como disciplina suprema de la logística, junto con los servicios de valor añadido (VAS) y los servicios de transporte.

¿Así que el trabajo sigue siendo emocionante?
Por supuesto. Por eso también la motivación de nuestra Executive Unit ITD es tan grande: el progreso es literalmente palpable en nuestro trabajo diario.

La electricidad verde como tecnología clave

El suministro seguro y rentable de electricidad proveniente de nuevas fuentes de energía está en la base de una protección ambiental sostenible. Nos aproximamos a conocimientos y perspectivas sobre las tecnologías disponibles.

La energía eléctrica que se produce a partir de fuentes renovables es la clave para la protección ambiental mundial. Solo gracias a la electricidad «verde» pueden fabricarse motores y sistemas impulsados por hidrógeno y e-combustibles sostenibles con casi cero emisiones de gases de efecto invernadero.

El mayor desafío para la descarbonización de todas las actividades económicas lo supone disponibilizar suficiente electricidad verde en todo el mundo al menor coste posible. La logística y la e-movilidad son solo dos de las muchas áreas de aplicación que en el futuro van a necesitar grandes cantidades de electricidad verde.

La Directiva de la UE 2018/2001, también conocida como RED II, regula qué son las energías renovables en la Unión Europea. La energía eléctrica más sostenible es la que se produce en instalaciones eólicas, fotovoltaicas o hidroeléctricas. Según la RED II, la energía atómica por fisión nuclear no cuenta como energía renovable.

Los consumidores marcan el camino

La corriente que sale por el enchufe no sabe de colores, es siempre la misma, no importa cómo se produzca. Sin embargo, al elegir su proveedor de electricidad o su tarifa, los consumidores pueden influir en los tipos de electricidad que entran en la red. Cuantas más empresas y hogares demanden energía verde, más se invertirá en la creación de energía renovable. Este mecanismo de mercado funciona principalmente en los dos mercados eléctricos transnacionales de Europa y América del Norte. Utilizando las llamadas garantías de origen controladas por el estado (GO/REC), los consumidores pueden comprar electricidad verde de manera segura y, por lo tanto, aumentar la demanda.

Cualquiera que desee hacer más por una transición energética rápida que solo aumentar la demanda puede invertir directa o indirectamente en la construcción de nuevas plantas para la generación de energía renovable. Es posible hacerlo mediante certificados especiales del proveedor de

No hay transición energética sin electricidad «verde»

electricidad, que garantizan que invertirán en nuevos sistemas. Además, la energía verde también puede autogenerarse. Por ejemplo, hace años que Dachser no solo compra garantías de origen para la electricidad de procedencia hidroeléctrica noruega, sino que también está impulsando la expansión de los sistemas fotovoltaicos en sus propios edificios. La forma más eficiente de proceder es consumir corriente autogenerada, mientras que el excedente puede introducirse en la red pública. De una forma u otra, se contribuye de forma valiosa a evitar la producción de gases de efecto invernadero y a convertir rápidamente la generación de electricidad de países y regiones en fuentes renovables.

Participar en parques eólicos

Las empresas también tienen la posibilidad de firmar los llamados PPA (Power Purchase Agreements; acuerdos de compra de energía) para participar en la construcción de, por ejemplo, nuevos parques eólicos y de esta manera comprar energía verde directamente o mediante la red eléctrica. Por lo tanto, los PPA ofrecen el potencial para promover el desarrollo de energías renovables más allá de los terrenos y edificios propios.

El quid de la cuestión sigue siendo si se puede abastecer completamente con electricidad verde a las regiones industrializadas con altos requisitos energéticos en el futuro. La respuesta es sí y no. Sí, las regiones como Europa pueden y deben ajustar su red eléctrica a la producción energética intermitente, es decir, sobre todo solar y eólica, que independientemente de la demanda energética puede suministrar grandes volúmenes. Se necesita una inversión en infraestructuras exigente y costosa, que sea posible desde el punto de vista técnico y que pueda clasificarse como sostenible. Y no, Europa va a tener que comprar energía en el mercado mundial. La demanda prevista es demasiado grande poder generar toda la electricidad verde en el propio continente.

Nuevos proveedores están reemplazando a los países productores actuales de combustibles fósiles como el crudo y el gas natural. Por ejemplo, las regiones desérticas que puedan transformar la energía solar en hidrógeno y otros combustibles verdes. La política energética y el mercado de la energía deben responder con celeridad a la cuestión de qué cantidades se necesitan y qué países son los más adecuados para producirlas. Cuanto antes se definan las condiciones marco a medio y largo plazo, más rápido podrán invertir los proveedores de capital en el desarrollo de energías renovables y más rápido se podrá poner freno de forma sostenible al cambio climático. Una energía verde barata será la tecnología clave del siglo XXI.

Andre Kranke
Department Head Trends & Technology Research
Corporate Research & Development

En el marco de la serie «Del laboratorio del futuro», se presentan resultados del área de Corporate 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.

Dispositivos de limpieza
para profesionales

Un proceso limpio

Su historia comienza en 1906 en un patio trasero de Copenhague: hoy son uno de los proveedores líderes de dispositivos de limpieza profesionales. Hablamos de Nilfisk. Junto con Dachser, Nilfisk ha agilizado sus procesos de producción y logística y se ha ajustado lo máximo posible a las necesidades de sus clientes.

Para contener la pandemia mundial, hoy en día se necesitan más que nunca aparatos de limpieza profesional con los cuales se pueda garantizar el mantenimiento de los estándares de higiene necesarios tanto en espacios públicos como en el lugar de trabajo, en la restauración y hostelería, así como en los hogares.

La limpieza es desde hace 115 años la razón de ser de Nilfisk. Fundada en Copenhague, la empresa ha pasado de ser un pequeño fabricante de aspiradoras a ser un líder mundial en la industria de la limpieza profesional con más de 4.500 empleados. Las máquinas de limpieza de suelos, aspiradoras y fregadoras de alta presión para usuarios profesionales y consumidores se venden ahora en más de 100 países.

«La pandemia ha cambiado la esencia y el papel de la limpieza. Muchas empresas están reformulando sus conceptos desde la base y se centran en procesos más estrictos y en una limpieza y desinfección más frecuentes», →

«La entrega rápida, puntual y transparente en toda Europa es un factor decisivo para nuestro negocio».

Morten Jensen, Director of Logistics de Nilfisk

aclara Morten Jensen, Director of Logistics de Nilfisk. «La demanda de soluciones en ese contexto está aumentando de forma marcada, por ello se necesita un sistema logístico de alta eficiencia».

Menos es más

Ya hace años que la empresa cambió su estrategia logística y redujo sus proveedores de servicios logísticos de 30 a seis, entre ellos Dachser que, desde 2010, pone a su servicio su red de grupaje global. «La entrega rápida, puntual y transparente en toda Europa es un factor decisivo para nuestro negocio», indica Jensen. «Además, queremos estructurar nuestra cadena de suministro de la forma más simple posible».

Logística para la producción

En 2020 la empresa global con sede en Dinamarca puso a prueba sus procesos logísticos. El resultado: una nueva estructura para poder abastecer de forma rápida y fiable los mercados Nilfisk ya existentes en Europa central y del norte, así como en Gran Bretaña, además de en Rusia y Turquía. En el corazón de esta estrategia están los tres centros de distribución de gestión centralizada: el centro belga de Gante, el sueco de Trollhättan y el español de Tarragona. El desafío de una reestructuración tan esencial consistía en seguir manteniendo los tiempos de tránsito para sus clientes en toda Europa tan cortos como fuera posible.

«Gracias a nuestra red y a nuestra línea de productos entargo, sobre todo con nuestra oferta premium targospeed, podemos ayudar de manera efectiva a Nilfisk a formar un todo poderoso a partir de muchas unidades locales pequeñas y a organizar las ventas de manera aún más rápida y eficiente», comenta Jonas Bettray, Key Account Manager European Logistics de Dachser. «La red europea de Dachser, con su calidad extraordinaria y fiabilidad en las entregas, parece hecha a medida de esta consolidación de tráficos». Además, Dachser une en este momento dos centros de distribución, el de Gante mediante la delegación de Dachser en Mouscron y el de Trollhättan mediante la delegación de Dachser en Goteburgo, a su red de grupaje. A partir de ahí se puede llegar a los mercados de destino en el menor tiempo posible.

Nilfisk valora sobre todo la alta flexibilidad de Dachser. «Mientras que normalmente parten 12 camiones al día del centro de distribución de Gante para consolidarse en la delegación de Dachser en Mouscron, en períodos punta pueden llegar a 20. Para ello necesitamos estructuras robustas y resistentes», comenta Kim Østerby, Transport Development Manager EMEA de Nilfisk. Para la empresa, la fiabilidad es un criterio fundamental. Pero hay mucho más: «Queremos poder acceder a toda la información y los informes que necesitamos para lograr nuestros objetivos en cualquier momento y en cualquier lugar de Europa».

Validez en tiempos difíciles

Para Morten Jensen la proximidad y la confianza en la relación con su proveedor de servicios logísticos son esenciales. Esto es algo que Nilfisk aprendió a valorar tanto con el Brexit como con la pandemia de la COVID-19 ante la presión que se produjo en los flujos de mercancías de toda Europa. «También en condiciones difíciles, Dachser se comportó de manera inigualable y fiable. Precisamente en tiempos de incertidumbre y restricciones que afectan a ambas nuestras empresas y a la manera de trabajar de los empleados, mantener los compromisos de entrega es especialmente importante», enfatiza Jensen.

Profesionales para el uso industrial

«En estos tiempos tan complicados nos hemos acercado todavía más», confirma Jonas Bettray. «Esto se debe a que encajamos como socios también desde un punto de vista humano». Bettray aprendió a valorar especialmente el «estilo escandinavo» de colaboración. «Nos enfrentamos a todas las tareas y desafíos juntos, en todo momento de forma respetuosa y directa, siempre tratándonos de igual a igual y con una valoración mutua. Todo esto forma parte de nuestra historia de éxito», afirma convencido Bettray.

Para organizar todos los procesos de la forma más eficiente y transparente posible, Nilfisk y Dachser firmaron un acuerdo denominado de central a central. En este acuerdo se regulan las relaciones cercanas y personales al nivel ejecutivo y se evitan posibles retrasos en el flujo de información a nivel local y regional. «Hicimos que la logística fuese un tema principal», comenta Morten Jensen. «Con un cambio estructural como el que acabamos de completar, la relación directa e inmediata a nivel de toma de decisiones facilita muchísimo las cosas».

Para el futuro, existe «un enorme potencial de colaboración», añade Jonas Bettray. Con la establecida solución sectorial de DACHSER DIY Logistics, y gracias a acuerdos existentes, se pueden hacer entregas sensibles al tiempo a más de 18.000 tiendas de construcción y bricolaje en toda Europa de manera fiable y en el momento justo.

Que durante el camino Dachser otorgue un papel prioritario a la sostenibilidad es para Morten Jensen una razón más para decidirse por este proveedor logístico. «La limpieza profesional tiene siempre como objetivo la mejora de la calidad de vida. Eso solo se consigue con soluciones sostenibles, también en la logística. En ese sentido, Dachser y nosotros hablamos el mismo lenguaje».

M. Schick

Según estimaciones de economistas, el volumen de ventas global de 2021 en el segmento de aspiradoras llegó a casi 50 mil millones de euros. Con un volumen de mercado pronosticado de más de 10 mil millones de euros, la mayoría se vende en China.

(Fuente: Statista)

PERFIL

Nilfisk tiene su sede en Copenhague, en Dinamarca, y es una empresa líder mundial en el ramo de la limpieza profesional. Con unos 4.500 empleados, Nilfisk produce equipos profesionales de limpieza de suelos, aspiradoras y fregadoras de alta presión en siete países. Sus productos se venden en más de 100 países en todo el mundo. Tras un retroceso en el volumen de ventas en 2020 debido al coronavirus, la demanda y la actividad de mercado se han recuperado claramente, superando en algunos mercados los niveles prepandémicos. La empresa recién reportó un volumen de ventas de 495 millones de euros para la primera mitad de 2021 y cuenta con un crecimiento orgánico entre un 12 y 16 por ciento para el ejercicio de 2021.

www.nilfisk.com

En la logística, Anna Baierl se siente como en casa

OPORTUNIDADES EN LA LOGÍSTICA

Ascenso en familia

Con solo 27 años, Anna Baierl asume ya una gran responsabilidad operativa en Dachser Unterschleißheim. La empresa es para ella una especie de familia... en toda la extensión de la palabra.

La verdad es que Anna Baierl no tenía ninguna intención de empezar a trabajar en Dachser, algo que nada tenía que ver con la empresa en sí misma, sino con su hermano Franz. «No sabía si era bueno que dos personas de la misma familia trabajasen en la misma empresa. Pero no puede evitar que me convenciera luego el sistema de formación. Desde entonces, no me he arrepentido ni un segundo de mi decisión de trabajar para Dachser», comenta esta joven que entretanto ha cumplido los 27 años y que trabaja en Dachser Unterschleißheim, una parte del grupo de Múnich.

El tema de trabajar en familia resultó no ser en absoluto un problema. De hecho, Anna tiene contacto de vez en cuando con su hermano Franz (33) en el trabajo. Franz Baierl es jefe de equipo en la salida de grupaje del grupo de Múnich. Y con su prima Michaela (18) llegamos a un

tercer miembro del «clan Baierl» que ha empezado su formación en Dachser. De este modo crece esta pequeña dinastía familiar en el seno del grupo de Múnich de Dachser.

Logística desde la cuna

Los padres de Anna y Franz tenían una empresa de transportes, de modo que esta joven ya llevaba la pasión por el negocio de flete en la sangre, a la que añadió una gran cantidad de curiosidad y ambición de cosecha propia. Después de su formación como técnica de servicios de expedición y logística, que se redujo a dos años y medio, pasó a integrarse y trabajar en el servicio de planificación de transportes para Europa Occidental. Por las tardes y durante el fin de semana Anna Baierl estudiaba de forma paralela –junto con su hermano Franz– para formarse como especialista en transporte de mercancías y logística.

Anna Baierl se graduó en 2018: «Entonces quise volver a expandir mis horizontes y Dachser me ofreció nuevas posibilidades». Le propusieron asumir la dirección de la terminal de transbordo de la plaza de Unterschleißheim. «Es un paso gigante pasar de planificación de transportes a dirigir una terminal con responsabilidad sobre el personal. Por eso me lo pensé un tiempo y luego dije que sí», comenta. Durante medio año Anna Baierl recibió formación especial para prepararse para este nuevo puesto. También trabajaba los turnos de noche y se ganó desde el principio el respeto de sus compañeros, mayoritariamente hombres.

Apoyo a las mujeres

«Es posible que fuera la única directora de operaciones de Dachser en la región, aunque la empresa se esfuerza mucho por apoyar a las mujeres», indica Anna Baierl. No tuvo problemas para que la aceptasen. «Hay quien me llama jefa, para otros soy más una compañera. Es importante mostrar presencia en el trabajo diario e implicarse con las personas». Es responsable de 40 empleadas y empleados y gestiona sin perder detalle todo lo que ocurre en la terminal de transbordo: toma decisiones con respecto al personal, ayuda a la integración de nuevos miembros del equipo y es el enlace con la división comercial. Y todo ello en una delegación que, en 2019, cuando ella asumió el cargo, reiniciaba realmente sus operaciones tras una reforma y ampliación global.

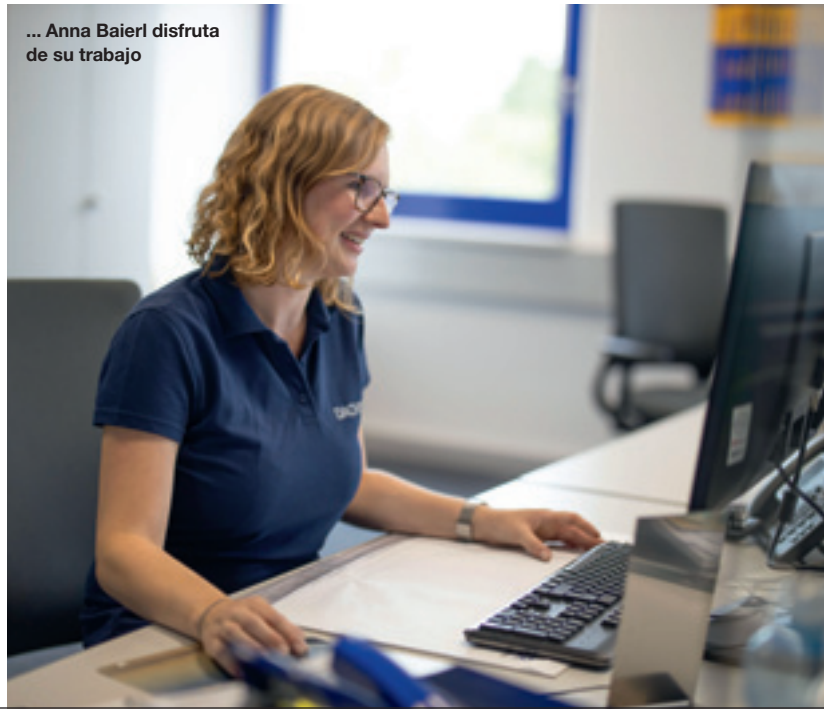
Pasó de «0 a 100» y en este tiempo su equipo «ha conseguido muchas cosas de las que me siento orgullosa». El buen trabajo de esta joven, por supuesto, no pasó desapercibido a Markus Wenzl, General Manager European Logistics del Grupo de Múnich, al que pertenece la delegación de Unterschleißheim desde el punto de vista organizativo. Por ello Anna Baierl también encontró por su parte las puertas abiertas cuando deseó cambiar de profesión nuevamente. En el cuarto trimestre de 2021 va a trasladarse a la delegación de Múnich y asumir nuevas funciones en la división de salidas Euronacionales.

Un paso más para su carrera rutilante en Dachser: «El lema que me motiva es no quedarse nunca parada. Lo mejor es que en Dachser eso es más que posible». Qué suerte –así lo piensa la propia Anna Baierl– que, a pesar de sus reticencias iniciales por cuestiones familiares, se animase a dar el paso y se decidiera por esta empresa… familiar.

L. Becker

Con la proximidad a las personas ...

... y las tareas pendientes ...



... Anna Baierl disfruta de su trabajo

La logística es inconcebible ya sin ellas: las cajas móviles

50 años de cajas móviles

La caja móvil, el contenedor de transporte estándar en la logística de grupaje, celebra su 50 aniversario. Fue una de las mayores y más rompedoras innovaciones del tráfico de mercancías por carretera.

Si algo caracteriza al contenedor marítimo son unas medidas normalizadas y estandarizadas que flexibilizan y añaden eficiencia a los procesos y manejo de mercancías. Thomas Simon, yerno del fundador de la empresa Thomas Dachser y que luego pasó a la directiva de la empresa para encargarse sobre todo del desarrollo del negocio internacional y tecnología, tuvo entonces la idea de transferir ese modelo y el sistema asociado a él a la carretera y a Europa.

Creó un contenedor de transporte que era independiente de la cabina, normalizado e intercambiable entre vehículos. Junto con el fabricante de vehículos comerciales Kögel Trailer acabó por desarrollar la caja móvil. Las características definitorias de la caja móvil, nacida en 1971, eran unas dimensiones fijas y los pies de fijación plegables.

Flexibilidad máxima para el transbordo

Una idea que revolucionó la logística

En solo tres años, Dachser había transformado su flota para adaptarla a este nuevo contenedor de transporte, que en 1980 se estandarizó como sistema de intercambio. En la actualidad, en Dachser se utilizan unas 8.000 cajas móviles. Esta idea tan bien diseñada revolucionó el mundo de la logística en su totalidad.

Y la historia de éxito en el campo de innovaciones pioneras no termina ahí: incluso cuando las cajas móviles siguen siendo la medida de todas las cosas en cuanto a eficiencia de espacio de carga, en los próximos años Dachser pasará de sus semirremolques al llamado mega tráiler para la Business Line European Logistics, dado que ofrece más espacio interior. «Queremos ser la primera empresa logística de grupaje de Europa en usar mega tráiler en vez de los remolques estándar» indica Alexander Tonn, COO Road Logistics de Dachser.

Un nuevo nivel en el análisis de datos

Desde principios de junio, Dachser reúne la experiencia adquirida anteriormente en varios proyectos de investigación e innovación sobre temas como la inteligencia artificial, el aprendizaje automático y la ciencia de datos en su nuevo centro de competencias interno «Competence Center Data Science & Machine Learning».

La importancia de la inteligencia artificial, el aprendizaje automático y la ciencia de datos para el transporte, la logística y la gestión de la cadena de suministro va a aumentar en los próximos años. Por eso es de vital importancia para Dachser seguir reforzando su conocimiento en este campo tan esencial, así como la capacidad para implementar y operar aplicaciones de aprendizaje automático», comenta Stefan Hohm, Chief Development Officer (CDO). El CC DS&ML asumirá esta tarea en Dachser y funcionará como interlocutor central.

Un ejemplo concreto de aplicación es un producto de inteligencia artificial que se desarrolló en el marco del DACHSER Enterprise Lab y que se introdujo en la práctica. El modelo de pronóstico utiliza procesos del aprendizaje automático y predice los volúmenes que van a entrar en una delegación de transporte terrestre con hasta 25 semanas de antelación. Para los empleados, esto es un apoyo valioso para la planificación y toma de decisiones con vistas a organizar la capacidad estacional.

Más espacio de carga, menos emisiones

+++ MÁS CAPACIDAD CON EL EUROCOMBI +++ La delegación neerlandesa de Zevenaar amplía su flota de transporte de larga distancia con un «Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie» (LZV), en castellano: un camión combinado más largo y pesado. Los LZV ahora también se utilizan en el tramo de tráfico regular transfronterizo hacia Frankfurt. El nuevo y económico EuroCombi ofrece un 30 por ciento más de capacidad de carga y con ello ayuda a reducir el tráfico y las emisiones. Con el nuevo tráfico regular diario desde Zevenaar a Frankfurt, Dachser puede ahorrarse cada año 124 viajes. Esto son 60.750 kilómetros y 20.000 litros menos de diésel, además de unas 63 toneladas menos de gases de efecto invernadero. +++

Crecimiento en un entorno histórico

+++ CONSTRUCCIÓN EN LISBOA +++ Para gestionar el volumen de negocio creciente en el área metropolitana de Lisboa, Dachser construye un nuevo centro logístico cerca de la capital portuguesa. Está previsto que el centro sustituya las instalaciones actuales a principios de 2022 y que llegue a más que duplicar la superficie total con sus 59.200 metros cuadrados. En total, Dachser cuenta con siete delegaciones en Portugal. Para 2022 está prevista la apertura de otra instalación más en Faro, en el Algarve. +++

De Polonia a Haifa: colosos de acero para el Mediterráneo

Llegada en el puerto de Haifa

De Polonia a Hamburgo hasta el mar Mediterráneo es el periplo que completaron las nuevas grúas portacontenedores hasta llegar al puerto de Haifa. Dachser Air & Sea Logistics asumió el transporte de las grúas portacontenedores Ship to Shore desmontadas y consolidó diferentes componentes de proveedores de toda Europa en un proyecto de enormes dimensiones.

Son los gigantes de los mares mundiales: hablamos de los contenedores o cargueros de la clase post-panamax. El nombre se refiere a sus dimensiones, dado que son tan grandes y anchos que no pueden acceder al canal de Panamá, la vía marítima más corta entre el Atlántico y el Pacífico.

En el Mediterráneo oriental, en el puerto israelí de Haifa, también son bienvenidos estos mastodontes. Desde el 2010, se despachan buques post-panamax en la terminal de contenedores de Hacarmel, donde pueden atracar buques de más de 350 metros de eslora. Esto es posible porque en los muelles de descarga se alcanzan los 15 metros de profundidad y diez en las terminales de crudo.

Para hacer frente al aumento de carga literal de trabajo en el muelle, el puerto ha realizado un pedido para «elevación y prolongación» de cuatro nuevas grúas portacontenedores al líder del mercado de grúas pórtico Goliath y pionero en el desarrollo de grúas portacontenedores de Bremen Kocks Ardelt Kranbau. De esta manera, las grúas podrían dar servicio a once «pisos» de buque en vez de →

«Cuanto mayor sea el componente, más se convierte la carga en un trabajo al milímetro».

Hans-Ulrich Brüggemann, Manager Seafreight Projects de Dachser Air & Sea Logistics

El puerto de Haifa es el puerto internacional más grande de Israel y uno de los puertos con mayor volumen de transbordo del Mediterráneo oriental. Con un 60 por ciento, la mayor cuota del transporte de mercancías la representa el transbordo de contenedores marítimos.

los siete u ocho que se conseguían hasta ahora, aumentando así de forma significativa el desempeño y eficiencia del transbordo portuario.

Componentes de toda Europa

Tan grande como las grúas es el desafío logístico. «Los componentes y piezas se trajeron de toda Europa y luego se embarcaron en Hamburgo», aclara Hans-Ulrich Brüggemann, Manager Seafreight Projects de Dachser Air & Sea Logistics en Colonia. Los elementos de acero se fabricaron en Polonia, 26 tractores contenedor vinieron desde Amberes y los componentes individuales de maquinaria, de proveedores de toda Europa. «Organizar y dirigir todos estos procesos fue una labor hercúlea», indica Brüggemann. «Sin la colaboración intensiva y de confianza con nuestro socio ICL Israel Cargo Logistics, nada de esto habría sido posible. La línea permanente entre los equipos de Dachser en Colonia y Haifa estaba sobrecalentando durante todo el proyecto y lo sigue haciendo».

En marzo llegaron a Haifa los componentes para la primera grúa, en junio para la segunda, las grúas tres y cuatro están previstas para septiembre y noviembre. La primera consulta sobre el cargamento del proyecto la recibieron en diciembre del año pasado Brüggemann y su equipo de transporte marítimo a través de su socio ICL. «Un desafío especial eran las grandes dimensiones de las grúas portacontenedores», informa el experimentado Director de Proyecto. «Incluso desmontadas, sus dimensiones seguían siendo grandes para el transporte por camión y barco. Los componentes individuales a veces alcanzaban un largo de 15 metros».

Todo listo para los contenedores gigantes

Lo que cuenta es la experiencia

«Al planificar un proyecto de transporte hay muchos factores que hay que tener en cuenta», indica Brüggemann. «Desde una planificación exacta de la ruta, pasando por considerar si es necesario un cierre de carretera, hasta la gestión aduanera son elementos que consideramos para llegar a la vía de transporte más eficiente». Los equipos de logística de proyectos especializados de Dachser Air & Sea Logistics reúnen mucha experiencia en este sentido; desde hace años asesoran a clientes de todo el mundo, por ejemplo, en la planificación de rutas, la elección de modos de transporte o se ocupan de la entrega puerta a puerta.

Las grúas viajaron en camión desde la producción en Polonia hasta Hamburgo, donde, según su tamaño, los componentes individuales se estivaban en contenedores cerrados de 40 pies o contenedores abiertos por la parte superior, los llamados open top de 40 pies. Los elementos de acero que se excedían de ancho se transportaban en los llamados «flat racks» de 40 pies (contenedores con dos paredes frontales, pero sin paredes laterales ni cubierta), mientras que los que excedían de largo se enviaban en plataformas de 40 pies sin paredes ni techo. «Todo esto implicó un trabajo de planificación y operación al milímetro», comenta Brüggemann. «Pero salió todo de perlas».

En Haifa, los equipos perfectamente coordinados de ICL y Dachser, bajo la dirección de Amir Levy, Commercial Manager Ocean Import de ICL, se encargaban de que los camiones transportasen los contenedores, flat racks y plataformas directamente al lugar de montaje en el puerto. Para el ensamblado se importó especialmente un andamio elevado completamente desmontado de Polonia, que debe regresar al final de las obras en 2022. De esta manera, se pueden ensamblar las grúas portacontenedores en poco tiempo y tenerlas listos para realizar sus funciones en la terminal.

«El envío por barco de las grúas portacontenedores completas con componentes de toda Europa es un verdadero desafío», añade Brüggemann. «Pero por eso también es tan atractivo. Si los procesos están bien establecidos, incluso las grúas más grandes de repente se convierten en un transporte marítimo casi "normal"». **M. Schick**

Ceda el paso a una mayor seguridad vial

A partir de 2024 todos los camiones y autobuses de nueva matriculación en la UE deben ir equipados con asistentes de giro. Dachser se anticipó y lleva equipando con este sistema parte de su flota de transporte local existente en doce delegaciones alemanas en colaboración con los transportistas ya desde principios de 2020. Ahora la iniciativa para más seguridad vial está ganando velocidad nuevamente: en colaboración con Charter Way, todos los camiones de transporte local de nueva adquisición y utilizados para Dachser llevarán el asistente antes del final de 2023. En el transporte de larga distancia ya hace años que este es el procedimiento estándar para la adquisición de vehículos nuevos.

DACHSER
Intelligent Logistics

Sostenibilidad, la clave para el éxito.

Mirando hacia un futuro seguro.

Actuar con previsión es el único camino hacia un futuro exitoso. Las operaciones sostenibles son, por tanto, la base del modelo de negocio de DACHSER. Con una cultura corporativa centrada en la responsabilidad, el compromiso social y una estrategia integral de protección del medio ambiente y del clima, DACHSER es un partner fiable, ahora y en el futuro.

dachser.com