

DACHSER revista

El mundo de la logística inteligente ■

Megatendencias para la logística

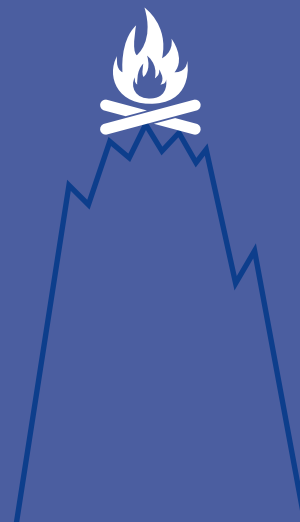
Cinco **hitos** hacia el futuro



Líneas aéreas

Enviar misivas y mercancías directamente planeando por el aire es algo que siempre ha dado alas a la imaginación humana. Lo que al principio fue una aventura, hoy en día es algo común.

550 km recorrió el mensaje que informaba de la caída de Troya. En su drama «Agamenón», el poeta griego Esquilo menciona las pilas de leña que se situaban en las montañas más elevadas y que se iban incendiando para marcar cada victoria. De esta manera, la noticia del triunfo sobre los troyanos se difundió por toda Grecia en una noche. Era lo que en aquel momento se entendía por comunicación «en tiempo real».



5.000 a. C. es la fecha en la que se data, según los últimos hallazgos, el uso de palomas mensajeras para transmitir mensajes cortos, inicialmente en Egipto. En toda la Antigüedad, triunfaba el «Twitter palomero». Cuando se quería comunicar una coronación o victoria, los griegos y romanos también acudían constantemente al servicio de noticias alado.

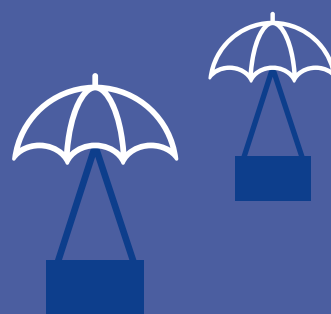
90 kg de rollos de seda rosa y colorista cuidadosamente atados fue lo que transportaron los hermanos Wright el 7 de noviembre de 1910 desde la ciudad estadounidense de Dayton a la de Columbus, a 105 kilómetros de distancia, en su avión. El primer vuelo de mercancías del mundo, por cierto, competía en una carrera publicitaria contra un tren rápido en tierra. Los pioneros del aire ganaron sin despeinarse. Comenzaba así el ascenso del transporte aéreo.



16,5 son las horas

que los llevó a los pioneros de la aviación británicos John Alcock y Arthur Whitten Brown llegar sin escala de Terranova a Irlanda en un avión con cabina abierta y vestidos con trajes con calefacción eléctrica. Completaron con éxito el vuelo trasatlántico en junio de 1919 con una saca de correos con 197 cartas. Sin embargo, cuando Charles Lindbergh aterrizó en París desde Nueva York en 1927, Alcock y Brown habían caído en el olvido, de manera que fue el americano el que cosechó la fama.

11.700 t de mercancía de supervivencia se distribuyeron desde el aire durante 24 horas del 15 al 16 de abril de 1949 en Berlín occidental por parte de los famosos «Rosinenbomber» (lit. bombarderos de pasas). El llamado «Oster-Parade o Desfile de Pascua» consistió en 1.398 vuelos en un día, que consiguieron acabar con la esperanza de los soviéticos de poder cercar Berlín occidental en algún momento por tierra y vía fluvial. En mayo de 1949 finalizó el bloqueo. En total se distribuyeron desde el cielo de Berlín dos millones de toneladas de mercancías en la zona occidental por puente aéreo.



Message from the CEO



Estimada lectora, estimado lector:

Tiene ante usted el primer número de la revista DACHSER de este año y seguramente ya se habrá dado cuenta de que hemos dado un nuevo aire al diseño y optimizado la legibilidad para que vaya en línea con nuestra imagen de marca, que hemos revisado en los últimos meses.

Desde el punto de vista del contenido, presentamos como siempre la diversidad y calidad que nos caracteriza y nos alegra poder ofrecerle de nuevo en este número una panorámica del mundo Dachser y de la logística inteligente. Pues las soluciones inteligentes son ahora más necesarias que nunca. En el reportaje de portada podrá ver cómo en Dachser nos preparamos para el futuro en un mundo de cambio cada vez más rápido y cómo con ello respaldamos las cadenas de suministro mundiales de nuestros clientes. Para ello apostamos por las nuevas tecnologías, la digitalización y la conexión sin perder nunca de vista a las personas, a nuestro personal.

Porque ellas son las que nos han permitido encontrar soluciones siempre novedosas y flexibles incluso en las circunstancias más excepcionales y complejas y mantener de forma fiable la calidad. Los valores Dachser vividos de verdad son nuestro fundamento irrenunciable, sobre todo en tiempos de incertidumbre y de disrupciones.

Atentamente,

A stylized handwritten signature in blue ink, reading 'B. Eling'.

Burkhard Eling, CEO Dachser



06

En portada

06

Megatendencias para la logística:
Cinco hitos hacia el futuro

Foro

12

Personas y mercados:
Un autómatas celestial, el gran arte de volar y a por el récord en el lago de Ginebra

14

Panorama:
Más que mil palabras. Sobre el poder de las imágenes

Competencias

16

Logística europea:
Los cables rápidos del Assmann Group

20

Entrevista:
Hablamos con Alexander Tonn,
Dachser COO Road Logistics

22

Del laboratorio del futuro:
Blockchain – Tecnología con ecosistema

24

Oportunidades en la logística:
El especialista de flete Timon Jöhnke

26

Telemática en el transporte de larga distancia: Saber dónde y cómo

28

Dachser Corporate Solutions:
Entrevista con un experto

Red

30

Noticias de red:
Noticias del mundo Dachser

32

Food Logistics Italy:
Bella Figura con Pizza, Pasta & Co

Buenas noticias

35

La sostenibilidad en marcha:
Tráficos libres de emisiones



24

Crossdocking

Enlaces con el mundo digital de Dachser

El transporte aéreo crece

Durante la pandemia, el transporte aéreo ha despegado en Sudamérica. Dachser Brazil amplía sus servicios y ofrece a sus clientes conexiones regulares a Colombia, Chile, Perú, Argentina y México desde los aeropuertos de Guarulhos y Viracopos.

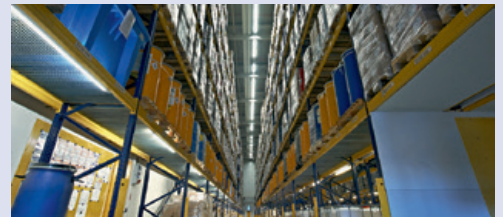
<https://bit.ly/Dachser-Brasil-América-del-Sur>



La química en buenas manos

Dachser Spain ha firmado un acuerdo de colaboración con AVEQ-KIMIKA, la Asociación Vizcaína de Empresas Químicas. La colaboración refuerza la posición de Dachser como proveedor logístico competente para la industria química.

<https://bit.ly/Dachser-AVEQ-KIMIKA>



Traslado en Ciudad de México

Dachser Mexico ha inaugurado una nueva oficina regional, más amplia, en Corporativo Antara, en Ciudad de México. El traslado a este espacio se ha debido al crecimiento operativo constante y a la mayor demanda del mercado en la región.

<http://bit.ly/Dachser-Mexico-nueva-Oficina-Regional>



Colaboración a largo plazo

Dachser Spain gestiona la logística de El Sabio, empresa ferretera de larga tradición de Internaco desde su centro logístico de Meco. Desde ahí se coordinan las entregas en 24 horas a cualquier punto de la Península Ibérica.

<https://bit.ly/Dachser-El-Sabio>



Editor: DACHSER SE, Thomas-Dachser-Straße 2, 87439 Kempten, Internet: dachser.com **Responsable general:** Dr. Andreas Froschmayer **Dirección de la redacción:** Christian Auchter, tel.: +49 831 5916-1426, fax: +49 831 5916 81426, e-mail: christian.auchter@dachser.com **Redacción:** Theresia Gläser, Andrea Reiter, Christian Weber **Comercialización y gestión de direcciones:** Andrea Reiter, tel.: +49 831 5916-1424, e-mail: andrea.reiter@dachser.com **Realización general:** Schick Kommunikation, Kerschensteinerstr. 25, 82166 Gräfelfing (Alemania), e-mail: info@schickkommunikation.de **Director de proyecto:** Marcus Schick **Diseño:** Ralph Zimmermann **Fotografías:** todas las fotografías Dachser, excepto gettyimages (págs. 2, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 23, 31, 32, 33, 35), Frank Schinski (págs. 4, 24, 25), Assmann Group (pág. 19), Daimler Truck AG/Kilian Bishop (pág. 30), Matthias Sienz (págs. 26, 27) **Impresión:** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, D – 88171 Weiler im Allgäu (Alemania) **Tirada:** 31.000/62. **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.

DACHSER eLetter: Suscribirse ahora

Historias fascinantes del mundo de la logística. Suscríbese fácilmente en: dachser.com/eletter (en inglés) Lea el código QR:



Megatendencias en la logística



A large, dark, curved industrial pipe is the central focus of the image, set against a blue-tinted background of a factory interior. The pipe is supported by a complex network of metal beams and scaffolding. In the background, other industrial structures and bright light from windows are visible, creating a sense of depth and scale.

¿Ante qué se tienen que preparar los proveedores logísticos del futuro?
¿Qué tendencias y evoluciones darán forma y seguirán transformando el sector del mañana? ¿Y cómo se prepara Dachser al respecto? Presentamos cinco hitos del mercado logístico del futuro.

1. Nada es más constante que el cambio

«Avalanchas a cámara lenta»: El Zukunftsinstitut utiliza esta imagen para describir las megatendencias de nuestro tiempo. «Evolucionan de forma lenta, pero adquieren una enorme potencia. Tienen impacto en todas las capas de la sociedad e influyen de esta manera en empresas, instituciones e individuos». En nuestro mundo cada vez más digital y dinámico dependemos de saber gestionar condiciones volátiles, inciertas, complejas y ambiguas para derivar patrones de pensamiento y acción para conformar el futuro. Esto tampoco es algo nuevo. Los economistas Warren Bennis y Burt Nanus ya describieron el llamado mundo VUCA (acrónimo en inglés de volatilidad, incertidumbre, complejidad y ambigüedad) a mediados de los años ochenta. Su análisis es hoy más relevante que nunca antes. Como impulsoras del cambio, las megatendencias son multifacéticas, se influyen y se refuerzan mutuamente. Van desde la neoecología al cambio demográfico pasando por la globalización hasta la conectividad, el nuevo trabajo, la urbanización y la movilidad... con todas sus condiciones volátiles, inciertas, complejas y ambiguas. Les damos la bienvenida al mundo VUCA.

Ese es el marco en el que puede y debe desarrollarse la logística. Se trata de nuevos modelos de negocio, de análisis de datos e inteligencia artificial, de nuevas formas de organización del trabajo y de colaboración humano-máquina, de movilidad y ciudades inteligentes, de globalización, es decir, la coexistencia de la globalización y de sus contextos locales y regionales, y, por último, pero no menos importante, también se trata de la protección climática y nuevas formas de economía circular sostenible.

La pandemia ha acelerado una vez más los cambios ya existentes en las cadenas de suministro mundiales. Igualmente, también cambian las expectativas de los clientes. A ello hay que añadirle la falta de conductores y personal especializado, la digitalización que avanza de forma arrolladora, así como el cambio climático y sus efectos en nuestra vida, trabajo y movilidad.



Para responder a los cambios en las estructuras existentes que requieren los clientes, hay que adaptar las capacidades de almacenamiento y crear nuevas ofertas de consultoría y logística de contratos. Realizar los cambios con procesos seguros y siempre transparentes, es la tarea de una red Dachser europea resiliente en tiempos de crisis.

Además, no se trata de instantáneas que pidan simplemente retrotraerse y esperar: cada vez está más claro que los cambios en la cadena de suministro han llegado para quedarse. El desafío para las empresas de logística radica en la estabilidad de las redes de producción, que son la base para las economías del trabajo compartido complejas y de conexión integral. La escasez actual de chips y semiconductores, así como de diversos materiales de construcción, pone de manifiesto las crecientes dependencias en las cadenas de suministro, que necesitan una respuesta urgente.

En situación ideal, estas respuestas deberían ser más que reacciones; serían más bien ofertas mejores que hicieran avanzar a todas las partes. Para ello, es importante reconocer rápidamente los cambios en un entorno volátil y complejo y luego reaccionar de forma ágil. De esta manera, los desafíos pueden convertirse en oportunidades.

Como organización de evolución y aprendizaje permanente, Dachser apuesta simultáneamente por la estabilidad y el dinamismo. La estabilidad mediante una red integrada que se basa en la estandarización y armonización de procesos y que garantiza en todo momento una gestión de calidad proactiva a lo largo de toda la cadena de transporte. El dinamismo derivado de una alta flexibilidad en el trato con los requisitos específicos del cliente y de un alto potencial innovador.

2. Cumplir de forma adecuada las expectativas del cliente

Los nuevos modelos de negocios y canales de ventas están generando cambios en la cadena de suministro en una economía de trabajo colaborativo global. También son el resultado de las expectativas cambiantes del cliente que evolucionan de forma dinámica. Analizarlas y comprenderlas de forma completa es un prerrequisito para el desarrollo de estrategias logísticas adecuadas. En la pandemia quedó de manifiesto la importancia de contar con una infraestructura de abastecimiento consistente. Cuando las cadenas de suministro se vieron sometidas a presión, salió a la luz el papel de la logística como factor de éxito crítico y «relevante para el sistema». Antes esta solía clasificarse como una función subordinada y un «factor de costes», pero hace tiempo que pasó al primer plano de prioridades empresariales. Esto significa que la colaboración entre los proveedores logísticos y los clientes se está reevaluando cada vez más claramente: los socios comerciales actúan ahora en pie de igualdad. A partir de la cooperación de confianza que de ello se deriva, el resultado lógico son soluciones holísticas extremo a extremo de un mismo proveedor. Esto imprime una nueva calidad a la relación, orientada hacia el futuro.

Las soluciones extremo a extremo funcionan solo con una red densa e integrada. Por ello Dachser sigue invirtiendo en la optimización y ampliación de su red de transporte terrestre y refuerza al mismo tiempo su oferta de transporte aéreo y marítimo sostenible. De esta manera aparecen los servicios logísticos integrados en todo el mundo, que están más solicitados que nunca, sobre todo en el contexto de unas cadenas de suministro cada vez más complejas.

En Dachser, el control eficiente de la red y una gestión de la cadena de suministro inteligente solo son posibles con un pronóstico extremadamente preciso de los requisitos de capacidad. El uso de inteligencia artificial y procesos de análisis de big data crean las condiciones necesarias para ello. Para poder garantizar las capacidades necesarias, Dachser colabora de forma estrecha y en confianza con sus socios de transporte, que son y seguirán siendo la garantía esencial del cumplimiento físico.

3. Llegar a nuevo potencial gracias a la digitalización

Además de una red estable física, la importancia de la digitalización aumenta en la transformación logística. Esto es algo que Dachser detectó de



Crear el futuro:
dar prioridad a la
sostenibilidad



Las personas marcan la diferencia

forma muy temprana, ya en los años ochenta, como uno de los primeros en la industria en comenzar a dirigir los flujos de datos correspondientes a lo largo de nuevas rutas digitales paralelas al flujo de mercancías. Este fue el prelude de una multitud de innovaciones y una comprensión completamente nueva de las redes y su gestión.

Hoy en día, Dachser garantiza un aumento constante y objetivado de la calidad y la productividad gracias a ideas digitales integradas, sea mediante la automatización de procesos o mediante el aumento de la usabilidad y la transparencia para clientes y personal.

Una lección aprendida: los «big data» van a facilitar el trabajo en la logística en toda la cadena de suministro, haciéndolo más eficiente y menos expuesto a disrupciones, lo cual implica un gran potencial. Dachser ve el punto fuerte de las tecnologías digitales especialmente en el apoyo a las personas en la toma de decisiones o en la descarga de tareas rutinarias para aumentar la motivación y darles espacio para tareas más exigentes.

Por mencionar solo algunos ejemplos actuales: Dachser utiliza aplicaciones de aprendizaje automático que manejan datos del negocio diario operativo para poder pronosticar mejor las cantidades de entrada. Esto funciona hasta con 25 semanas de antelación y es un apoyo valioso a la toma de decisiones en la planificación de recursos y capacidades estacionales.

Quien domina la combinación de flujos de datos y mercancías físicas puede crear mejores ofertas y evolucionar de forma más dinámica. En este momento, la digitalización de Dachser ha vuelto a aumentar su velocidad, lo cual también afecta a la división no solo operativa, sino también a la comercial. El objetivo principal es cumplir con los requisitos nuevos o cambiantes de los clientes, mejorar la estructura de costes y aumentar la calidad de los procesos con una «mentalidad digital» en toda la organización.

4. Nada funciona sin las personas

Para muchas preguntas de nuestro tiempo existen respuestas digitales. Pero no para todas. Las personas son y seguirán siendo irrenunciables en la logística. Así, Dachser habla de un sistema ciber-socio-físico en el cual los flujos de datos y de mercancías físicas fluyen y llegan a su destino exacto gracias a las personas. Por todo esto es tan complicada la falta de conductores y personal cualificado a la que se enfrenta nuestro sector.

La formación de personal de conducción requiere una gran inversión por parte de las empresas de transporte. Por ello, ya hace años que Dachser creó la Dachser Service und →



La sostenibilidad
no existe
a coste cero

Ausbildungs GmbH para tomar la iniciativa y formar a conductoras y conductores profesionales. En 2021 iniciaron su formación 90 personas en Alemania.

Sin embargo, vista la gran demanda, invertir la tendencia en el mercado de la conducción es algo que solo puede conseguirse mediante un esfuerzo colectivo del sector que, debido a los costes asociados, se traduzca en el desarrollo ulterior de las estructuras de remuneración y en una mayor valorización del personal de conducción. Al mismo tiempo, las empresas tienen que trabajar para posicionarse aún más claramente como un empleador atractivo ante posibles candidatos, por ejemplo, a través de modelos de trabajo flexibles y nuevos entornos de trabajo.

«Logistics is people business» es el lema que dirige a Dachser a la hora de enfrentarse al desafío de entusiasmar con su trabajo al personal y atraer a bordo a nuevas personas en un mercado laboral competitivo. Esto implica nuevas maneras de pensar, así como formas diferentes de cooperación y liderazgo. Porque hoy y en el futuro está más claro que nunca quién debe estar en el centro del pensamiento y de la acción de la empresa: el personal.

5. Arriba sostenibilidad: pero con esfuerzo colectivo

La protección climática activa forma parte de la responsabilidad de Dachser. La empresa familiar quiere contribuir de forma activa a la transición hacia tecnologías de reducción de emisiones o emisiones cero mediante una logística eficiente e innovaciones técnicas.

Esto se corresponde con mantener el nivel de expectativas crecientes de la política, clientes, y también del propio personal de los proveedores de servicios logísticos con respecto a un negocio consecuente y sostenible. Precisamente los clientes que han formulado sus propios objetivos climáticos exigen materializaciones claras por parte de la logística. El cambio a una logística respetuosa con el medioambiente implicará inevitablemente un aumento de los costes de transporte. La sostenibilidad no existe a coste cero y en algún momento habrá que hacerse la pregunta: ¿cuánto está dispuesto a pagar el cliente final por un producto verde?

Lo que está claro es que una protección climática relevante no puede hacerse en solitario. Se necesita un esfuerzo colectivo que se base en un entendimiento concertado y en el compromiso con unos objetivos generales compartidos. Por ello Dachser basa su estrategia ambiental en tres

pilares: eficiencia, innovación y responsabilidad. Es decir, se trata de establecer procesos logísticos eficientes, ahorrar energía y promover una innovación tecnológica que contribuya de forma significativa a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en línea con los objetivos del Acuerdo de París y con los objetivos de protección climática de la Unión Europea y de muchos otros estados.

El proyecto de innovación «Climate Protection» es una prioridad máxima de Dachser que se define como iniciativa estratégica por mandato de la ejecutiva. Su objetivo es la acción concreta, de manera que antes del final de 2022, Dachser introduzca en por lo menos once regiones metropolitanas europeas la entrega libre de emisiones en el centro, para lo cual ha invertido en los automóviles correspondientes. Y desde enero de 2022 Dachser adquiere exclusivamente energía de fuentes renovables en todo el mundo. A esto hay que añadirle como primer paso la construcción y ampliación de plantas fotovoltaicas en los tejados de las instalaciones logísticas y de oficinas de Dachser en Europa. Para el 2025 habrá cuadruplicado la capacidad actual y llegará a una potencia instalada de más de 20.000 kWp. Dachser también trabaja tanto en el plano de la eficiencia de procesos como energética. Pero la palanca más importante es el mejor aprovechamiento de las capacidades de los camiones, algo que siempre se puede optimizar.

Con este fin, Dachser trabaja con clientes y socios que también quieren configurar de forma activa la transición en la logística hacia tecnologías de reducción de emisiones o emisiones cero. También el personal se implica directamente en actividades de protección del clima. A ellas se añade la implicación social que va más allá de los intereses empresariales directos, por ejemplo, en el trabajo de ayuda a la infancia que se realiza desde 2005 con «terre des hommes».

En conclusión

Los desafíos de la logística del futuro son grandes y complejos. Depende de nosotros como proveedores logísticos comprender todos los procesos simultáneos en su complejidad y desarrollar soluciones propias con una perspectiva de 360 grados, de manera que podamos configurar activamente los próximos cambios y megatendencias. Las posibilidades que de ellas se derivan deberían superar con creces sus riesgos y rupturas asociados. El científico francés Louis Pasteur (1822-1895) iba ya por delante del mundo VUCA en su tiempo y marcó de forma clara el camino: «Los cambios solo los aprovecha quien está preparado para ellos».

M. Schick

A largo plazo, Dachser apuesta simultáneamente por la estabilidad y el dinamismo. Una red de equipos en una cultura que pone el ser humano en el centro posibilita ciclos rápidos de aprendizaje y toma de decisiones. La red se dirige por un claro objetivo común y los valores Dachser. De esa manera, el proveedor logístico puede percibir todos los cambios en su entorno sin demora y convertirlos en ventajas competitivas.

Personas y mercados

Autómata celestial

Como se supone que dijo San Agustín: «Quien canta, ora dos veces». Su afirmación cobra un mayor sentido ante la falta de gente para tocar el órgano en los lugares de culto. Que la automatización no es un «invento del demonio» en esta situación precaria es algo que constató el ingeniero Klaus Holzapfel de la zona suaba de Ziertheim-Reistingen. Su solución ante la creciente falta de personal para manejar los manuales, teclados, pedales y tubos ha sido la «Organola», el organista «automático». Este soporte electromecánico para tocar el órgano se puede controlar de forma remota desde el altar para que presione las teclas del órgano de forma exacta en notas y compás. El júbilo no es solo de los coros celestiales.



¿Aviones? No, moscas más eficientes



Durante mucho tiempo se supuso que la fuerza ascensional de los insectos funcionaba de forma semejante a la aerodinámica de las alas de los aviones, pero ahora nuevos estudios de la universidad de Rostock sobre la movilidad de la mosca del vinagre han demostrado un principio de funcionamiento físico totalmente diferente.

Con ayuda de láseres y cámaras de alta velocidad, la Cátedra de Fisiología Animal demostró que la mosca del vinagre recupera energía de los vórtices de aire que se forman durante el vuelo por el movimiento de sus alas. De esta manera, el animal puede reducir la fuerza muscular necesaria para volar. Esto debería, entre otras cosas, ayudar a desarrollar nanorobots voladores que podrían asumir tareas imposibles para aeronaves más grandes, por ejemplo, explorar edificios en llamas.

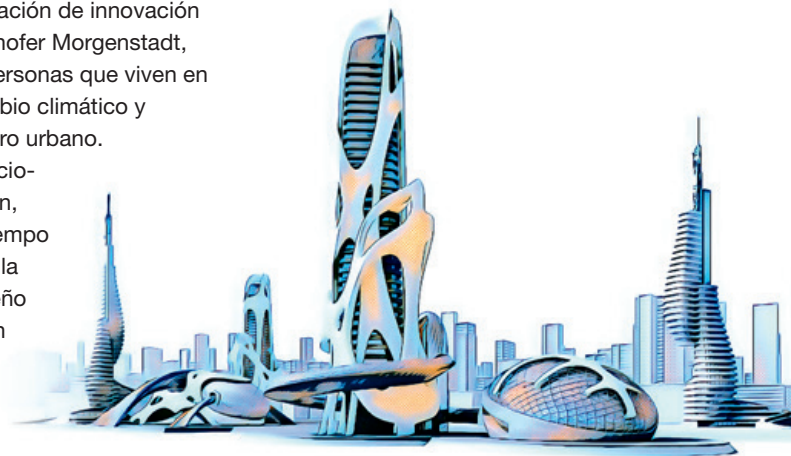


El dilema del teléfono móvil

El teléfono inteligente es la puerta de entrada al mundo digital y al mismo tiempo un elemento de distracción. Esta suposición la respalda una investigación de la Universidad Técnica de Braunschweig. En un experimento, los sujetos debían enfrentarse a una tarea de concentración. Unas personas ponían el móvil encima de la mesa, mientras que las otras lo guardaban en el cajón o en el bolsillo. El tercer grupo lo dejaba en la habitación contigua. La peor puntuación se la llevaron las personas que tenían el móvil a la vista. Parece que, con su mera presencia ya resta recursos mentales, independientemente de si la pantalla está activada, si el teléfono está apagado o puesto en silencio. La recomendación de los investigadores para concentrarse realmente: «Saca el móvil del bolsillo de forma consciente solo cuando quieras entrar en el mundo digital».

La ciudad se hace elástica

¿Cómo serán los centros urbanos habitables del mañana? Esta pregunta a la que intenta responder el estudio empírico #ELASTICITY de la asociación de innovación «Innenstadt 2030+ | Future Public Space» de la iniciativa Fraunhofer Morgenstadt, la ciudad del mañana. En él se demuestra que el 72% de las personas que viven en zonas urbanas, debido a la experiencia de la pandemia, el cambio climático y la digitalización, desean una transformación constante del centro urbano. Esa transformación debería centrarse en crear lugares multifuncionales que combinen la vida social, el comercio, la comunicación, la participación ciudadana, el discurso público, el tráfico y el tiempo libre. El estudio recomienda una idea de innovación integral en la cual las áreas de vivienda, comercio, movilidad, logística y diseño del espacio urbano se consideren en su totalidad y se distingan por una gran flexibilidad y variedad.



A por el récord en el lago de Ginebra



Tres estudiantes del politécnico de Lausana (EPFL) de Suiza quieren batir el anterior récord de velocidad de navegación en el lago de Ginebra. Desde 2012 este está en manos del australiano Paul Larsen, que fue capaz de surcar las aguas de la costa de Namibia a 121 km/h (65,45 nudos). En el objetivo de los jóvenes constructores con su proyecto «SP80» están ahora los 150 km/h o 80 nudos.

El barco de vela supuestamente más rápido del mundo es un trimarán con un casco principal y dos hidroplanos más pequeños.

En vez de las velas, lo impulsa un ala delta. «Con este barco queremos romper los códigos de la navegación», indica el director del proyecto SP80 Mayeul van den Broek. «Y queremos explorar las fronteras de lo que significa utilizar el viento como única fuente de energía para futuras aplicaciones de manera práctica». Además, no todo es deporte. Navegar de forma más rápida tiene un gran potencial también para el transporte por vías acuáticas.

Panorama

Más que mil palabras

Se ha demostrado que las personas reaccionan de forma contundente a los impulsos visuales. No es sorprendente que nuestros antepasados se esforzasen tanto en capturar imágenes para la eternidad.

La misteriosa sonrisa de la Mona Lisa, la foto de Albert Einstein sacando la lengua, el grafismo icónico del líder revolucionario cubano Che Guevara: es muy probable que estas descripciones desencadenen las imágenes correspondientes en su mente, dado que son motivos que se han grabado a fuego en la memoria colectiva de generaciones. Lo sorprendente es que casi nadie es capaz de mencionar ningún dato concreto del contexto de su creación. Puede que alguna vez hayamos leído o escuchado algo al respecto... y lo hayamos olvidado de nuevo rápidamente.



Es una carrera desigual entre los medios. Los buenos textos son capaces de generar imágenes mentales; empollando bien somos capaces de aprender de memoria largos poemas o credos, pero las fotos, dibujos y figuras tridimensionales llegan de forma mucho más fácil a nuestra memoria. Los estudios han demostrado que las personas, de promedio, recuerdan imágenes entre cinco y seis veces mejor que textos. Igualmente, las imágenes se perciben 60.000 (!) veces más rápido. La razón: casi el 60 por ciento de la corteza cerebral se concentra en la percepción e interpretación de estímulos visuales.

Pintar para la eternidad

Ya en la Edad de Piedra, las imágenes causaban tal fascinación en las personas que estas invertían recursos muy difíciles de encontrar en producirlas. La arqueología data el dibujo de un jabalí en una pared de una cueva en Indonesia hace por lo menos 45.500 años. Se debate todavía si estas pinturas rupestres tenían algún sentido práctico. Lo que está seguro es que nuestros antepasados invirtieron mucha energía a lo largo de los milenios en perfeccionar las representaciones visuales y en capturarlas en los medios más diversos. En el Antiguo Egipto llegaron a ser verdaderos maestros del arte del relieve. Decoraban ornamentadamente sus templos y esculpían estatuas colosales.

Más tarde, se puso freno al furor artístico, pero incluso en la «oscura» Edad Media, el mundo no podía concebirse sin imágenes. Fue así que en las casas señoriales empezaron a figurar sofisticados blasones. Eran símbolos de estatus, mostraban pertenencia y de forma práctica garantizaban poder distinguir entre amigos y enemigos. En ese momento en Europa, la Iglesia era la patrona de las artes, plenamente consciente de que potentes templos y pinturas podían impresionar a la población. Con la emancipación de los comerciantes en las ciudades estado italianas apareció un nuevo mercado para el arte. Quienes tenían la calderilla necesaria se dejaban inmortalizar sobre el lienzo.

Las revoluciones fotográficas

La representación visual llegó a un nuevo nivel con el desarrollo de la fotografía y la imagen en movimiento en el siglo XIX. Gracias a las cámaras fue posible capturar incluso momentos fugaces. No solo impresionó su gran ventaja de velocidad

frente a la pintura, sino que además la técnica inicialmente prometía una reproducción fidedigna. Todavía no se había inventado el Photoshop y ya se retocaba y escenificaba. «Y como una imagen vale más que mil palabras, cualquier propagandista aprecia el efecto de las imágenes de tendencia: desde los anuncios hasta los carteles políticos, la imagen impacta», advertía el escritor Kurt Tucholsky.

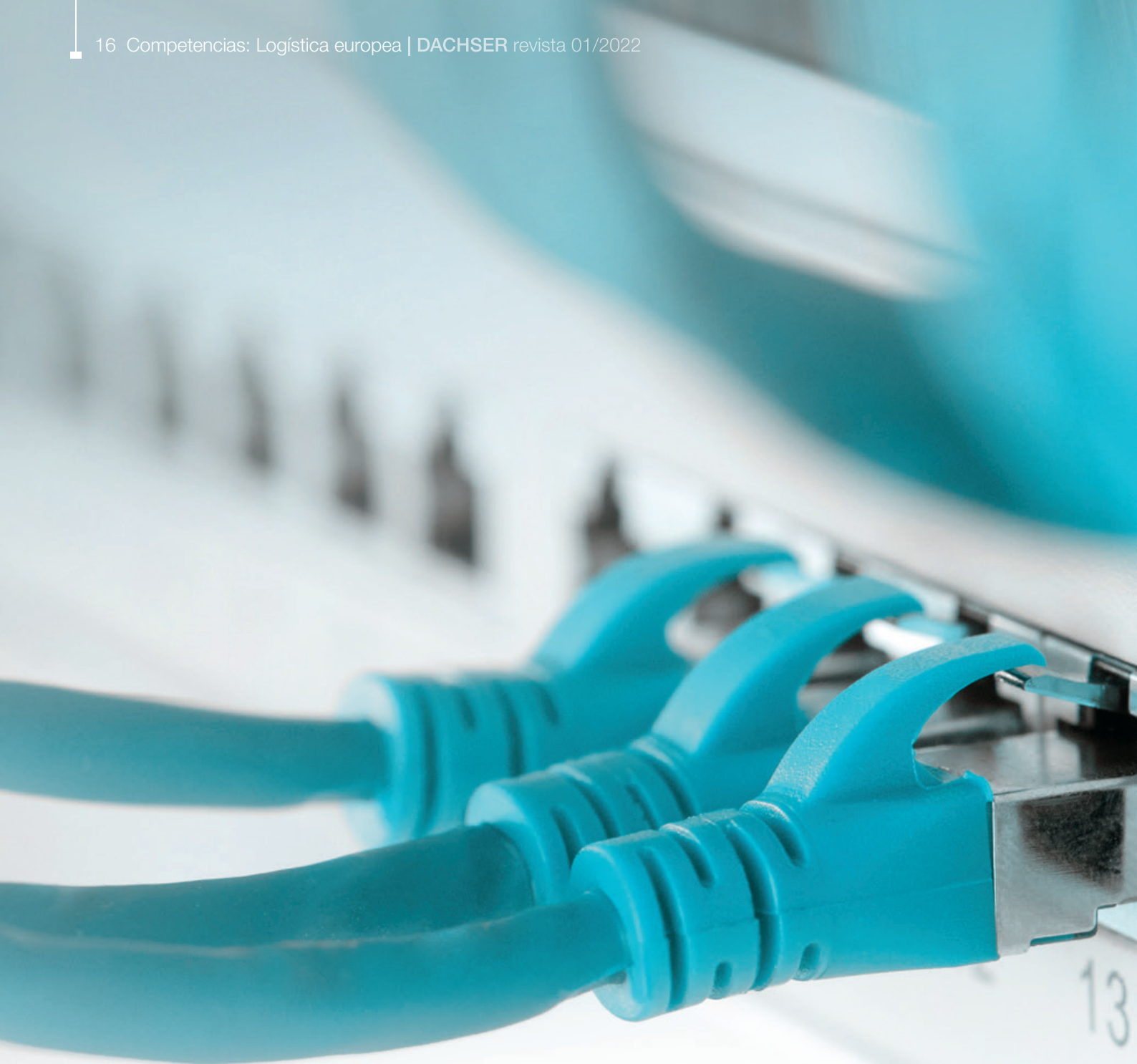
Esto no ha disminuido la popularidad de las fotos y vídeos. Gracias a la fotografía digital, los teléfonos inteligentes e Internet, el dominio de las imágenes en el mundo de los medios es hoy mayor que nunca. La avalancha de imágenes en las redes sociales ha llegado a su culmen preliminar. Solo en YouTube cada minuto se añaden 500 horas de material de vídeo. El archivo de imágenes de la red de fotografía Instagram se calcula que alcanza los 50 mil millones.

Sumergirse en el metaverso

Si las empresas tecnológicas se salen con la suya, en el futuro vamos a pasar todavía más tiempo en el mundo de las imágenes, solo que en tres dimensiones: La empresa matriz de Instagram y Facebook, «Meta», planifica un «metaverso» para la realidad virtual. Los usuarios se sumergen en ella mediante unas gafas de realidad virtual y los representan avatares que, por ejemplo, pueden quedar con sus amistades en un café virtual. La competencia, Apple, podría producir el hardware necesario. El productor del iPhone parece que trabaja en crear unas nuevas gafas de realidad virtual que sean menos arduas y más fáciles de usar que los modelos actuales.

Sin embargo, estas tecnologías no son solo importantes para el ramo del entretenimiento, sino que empiezan a tener un impacto en el mundo del trabajo: en concreto en el de la logística. En el departamento de preparación de envíos ya se usan gafas de realidad virtual gracias a las cuales se pueden leer las instrucciones de compilación de la carga. Los hangares de fábricas y centros logísticos se planifican mediante realidad virtual: se pueden evaluar en un entorno en 3D los pasillos y la ergonomía de los puestos de trabajo incluso antes de su construcción. También se aplican en formaciones. En entornos virtuales, los futuros especialistas aprenden ya hoy a manejar máquinas, pilotar aviones o realizar operaciones. Los fallos no tienen consecuencias directas en este caso y el trabajo en el mundo paralelo digital tiene mucho más impacto que cualquier presentación en clase. **S. Ermisch**

El inventor francés Joseph Nicéphore Niépce tomó la que se cree que es la primera fotografía del mundo. Con una cámara oscura y una placa de hojalata recubierta de asfalto capturó en 1826 la vista desde su estudio de Saint-Loup-de-Varennes. Tampoco es que hubiera mucho que ver; en realidad la relevancia del momento histórico estaba ya en la mirada de quien observa.



Cable rápido



Cables de alto rendimiento
para conectar los mundos
de datos en redes

El Assmann Group se especializa en tecnología de redes de datos e infraestructura TI y como tal se saca partido del momento actual de demanda de conexiones digitales rápidas. Dachser lleva 23 años acompañando a la empresa de Lüdenscheid, en Westfalia, en su rumbo al éxito en Alemania y Europa.

El camión llega a las 14 horas al campus de la Universidad del Ruhr de Bochum, exactamente en el intervalo deseado. En la amplia entrada los vehículos no dejan de sucederse en un ejercicio de exacta puntualidad, dado que hay obras en muchos lugares. En este momento, este instituto de enseñanza superior renueva, entre otras cosas, un complejo de edificios existente. «En este caso nos ocupamos de mejorar la infraestructura TI instalando nuevos armarios, cables, cables de red, conectores y enchufes» indica Phil Penninger, Managing Director Operations del Assmann Group, con sede en la ciudad de Renania del Norte-Westfalia de Lüdenscheid. La Universidad del Ruhr es solo una de las muchas obras donde se utilizan los materiales de la empresa. →



Cables de alto rendimiento para ordenadores de alta potencia

La delegación de Dachser Dortmund recoge mercancías del cercano almacén de Assmann tres a cuatro veces al día. «Lo cual significa 120 a 150 palés de productos relativos a la infraestructura TI y tecnología de datos», indica Corc Bahcecioglu, director comercial de la delegación de Dachser Dortmund. La mayoría de los envíos se dirigen a intermediarios, si bien el reparto a Bochum es una entrega directa. El conductor acaba de cargar, entre otros armarios de red de la marca Assmann, el Digitus, que pronto albergará dispositivos para redistribución de datos, los llamados conmutadores y convertidores de medios. Los armarios vacíos no pesan mucho, pero ocupan un gran volumen. El embalaje mide más de dos metros de altura,

a lo que hay que añadir los rollos de cable de red. La empresa se está actualizando a cables de red de alto rendimiento de categoría 8 (CAT 8.2) para obtener más velocidad. Cada rollo de cable de 500 metros pesa 30 kilos. En los palés se distribuyen 20 de estos rollos.

Más de 5.000 productos en el almacén

«El año pasado, alrededor de un tercio de nuestras entregas fueron envíos a tiempo fijo», indica Penninger. En la entrega a obras suelen darse plazos muy justos. Los componentes de red se entregan una vez que los instaladores tienen todo listo. «Si se hace el pedido antes del mediodía, debe estar en el camión a primera hora de la tarde», así describe Penninger la oferta del Assmann Group. Por supuesto, en proyectos de infraestructura mayores, se sabe con más antelación lo que se necesita. Pero los pedidos a corto plazo no son una excepción en el ramo tecnológico.

La tecnología de red de datos y de infraestructura de red son el negocio principal del Assmann Group. «En total distribuimos más de 5.000 referencias», indica Penninger. Esto va desde cables USB hasta electrónica de consumo pasando por aparatos de laminación. Para sus propias marcas, el Assmann Group se basa en una red de productores internacional. Los puntos centrales se encuentran en Turquía y en Asia. Cualquier otra cosa sería imposible con la cartera de productos de la empresa. Un ámbito que no deja de crecer con fuerza es el de la ergonomía. En este caso hablamos de escritorios de altura

Perfil

Fundado en 1969 en Lüdenscheid, en Westfalia, el Assmann Group con sus más de 250 empleadas y empleados se especializa en tecnología de red, cables de red e instalaciones, armarios de red y servidores, accesorios TI, componentes de ordenadores así como tecnología AV y soluciones ergonómicas. Hoy en día, la empresa tiene filiales en Austria, Suiza, Francia, España, Croacia, Polonia, Turquía, China, Taiwán y Hong Kong. assmann.com



El sector TI requiere flexibilidad en la logística – desde la importación hasta el lugar de uso.

Phil Penninger, Managing Director Operations del Assmann Group

ajustable o los complementos, soportes de monitores y reposapiés. «Si bien muchos empleados están teletrabajando, las empresas les proporcionan mobiliario de oficina ergonómico en casa», indica Penninger, «algo que también afecta a las oficinas vacías. Se aprovecha para modernizarlas e introducir nuevas ideas». Un ejemplo son los espacios compartidos en los que varios empleados comparten un lugar de trabajo. O las oficinas en las cuales no hay un puesto fijo. Las redes se renuevan al mismo tiempo, porque las videoconferencias y la colaboración a través de conexiones de datos ya no desaparecerán del trabajo diario incluso después de contener la pandemia.

Por ello, el Assmann Group no ha registrado ningún retroceso del volumen de ventas por la pandemia. El grupo emplea a 300 personas en 13 delegaciones en dos continentes. Esta empresa familiar fundada en 1969 tiene una cuota de exportación del 45 por ciento en tendencia ascendente. También en este caso Dachser es reclamada como proveedor de servicios logísticos. «35 camiones salen de la delegación de Dortmund cada día con destino a las plazas europeas de la red Dachser.» Solo para Assmann damos servicio a destinatarios en 28 países», comenta Corc Bahcecioglu de Dachser Dortmund. «Además de a Alemania realizamos envíos sobre todo a España, Francia, Polonia y Suiza». Desde hace unos meses, Dachser también gestiona un almacén para Assmann cerca de Madrid, en el que se aglutinan 240 referencias diferentes para clientes de España y Portugal. Para que más productos puedan llegar de forma rápida a los clientes de la Península Ibérica, está previsto ampliar el almacén este año a 500 artículos.

Crecimiento conjunto

«La colaboración con Dachser destaca por haber ido creciendo juntos», indica Penninger. El Assmann Group realizó en 1999 exactamente 268 envíos con Dachser. El año pasado fueron ya unos 13.000. Solo en la última década se ha duplicado el volumen de envíos, con lo cual el almacén principal se queda pequeño. Se cuenta con

dos muelles de carga para el flete y para el servicio de paquetes. Los tiempos en rampa deben planificarse de forma exacta. Hace poco Assmann puso en marcha dos almacenes externos en Lüdenscheld, entre otras cosas para la demanda derivada del montaje de armarios de red. Esto ayuda a aliviar la situación de carga. Solo queda por solucionar el cuello de botella de la cercana autopista A45, donde van a derribar y reconstruir el ruinoso puente de Rahmede. «Las obras van a durar mucho tiempo y eso exige un esfuerzo adicional para la logística de toda la región», comenta Corc Bahcecioglu de Dachser Dortmund. «Pero los compañeros del transbordo, de la expedición y de los camiones se encargan de que se mantenga la calidad para los clientes». Eso funciona mejor en las redes digitales porque los datos encuentran por sí mismos el camino más directo y sin interrupciones hasta su destino por los cables rápidos.

D. Kunde

Para el flujo de datos e informaciones, se necesita el entorno adecuado: la infraestructura TI, incluyendo todos los edificios, los servicios de comunicación en redes, así como máquinas (hardware) y programas (software) adecuados. Desde un nivel superior, se disponibilizan en un nivel inferior («infra» en latín) para el procesamiento automatizado de informaciones. Esa es la precondition para cualquier digitalización de la vida cotidiana.



La sede con el almacén central en Lüdenscheld

Grandes movimientos

Desde enero de 2021 Alexander Tonn ocupa el cargo de COO Road Logistics. Este directivo de 48 años lidera el Business Field Road Logistics con sus Business Lines European Logistics y Food Logistics. Hablamos con él sobre experiencias, competencias de red y sus objetivos personales.

Señor Tonn, usted asumió la dirección de Road Logistics en medio de la pandemia del coronavirus. ¿Cuáles fueron para usted los mayores desafíos?

Alexander Tonn: El comienzo de 2021 fue un período muy intenso y complicado. No solo tuvimos que gestionar la tercera ola de la pandemia, sino también el Brexit. A esto hay que añadirle varios eventos climáticos extraordinarios que no solo afectaron a Alemania. Al mismo tiempo subieron los volúmenes en nuestra red de forma masiva. Era imposible imaginarse asumir mis funciones en una situación más inestable.

¿Cómo gestiona usted el estrés de estas situaciones?

Cuando estoy en una situación tensa, tiendo a calmarme y luego concentrarme completamente en lo que hay que hacer.

¿Y cómo lo llevó su equipo?

En estos tiempos complicados, como Executive Unit Road Logistics nos hemos comunicado de forma muy intensiva con los Managing Directors regionales y sus unidades operativas. Nos hemos acercado más y hemos interactuado muy bien. En ese sentido, la pandemia nos ha hecho avanzar como equipo, si bien he echado mucho de menos el contacto directo. Todos los eventos se pasaron a digital. Todavía no ha sido posible mantener una charla personal en una cena de Navidad o en una ronda de presentaciones. Me parece una pena. Pero espero que pronto podamos recuperar el tiempo perdido.

¿Hasta qué punto saca usted partido de su experiencia prolongada en la empresa en su nuevo cargo?

Llevo 23 años en Dachser y durante los últimos 15 me he familiarizado mucho con todos los aspectos operativos de nuestro negocio. He recorrido una gran parte del camino con las mis-

mas compañeras y compañeros, con lo cual tengo una buena base para comentar los desafíos con libertad. Eso lo valoro mucho. Además, había trabajado en confianza con mi predecesor, Michael Schilling. Esta fue una preparación ideal para mi nuevo cargo.

¿Echando la vista atrás, qué hitos de su vida personal y laboral le parecen especialmente relevantes?

Ha habido puestos que me han marcado mucho. Durante mi tiempo en la delegación de Memmingen tuve que encargarme sobre todo de diferentes proyectos de logística de contratos que acompañaba desde la primera idea en las conversaciones con el cliente pasando por los cálculos hasta medidas de construcción y aplicación operativa. Aprendí muchísimo y fue súper interesante. Más adelante pasé a la Head Office de Kempten y durante seis años, como responsable de logística de contratos, podía viajar mucho dentro de la organización y ampliar mi mirada a lo que motiva a Dachser en Europa y en el mundo. El siguiente paso fue asumir responsabilidades adicionales como Managing Director European Logistics Germany a partir de 2017.

¿Qué conocimientos lo han guiado especialmente en el camino?

En estos tiempos difíciles debemos ser más flexibles, ágiles y digitales. Nuestros clientes cambian sus vías de acceso al mercado y quieren reducir la complejidad y digitalizar sus procesos cada vez más rápido. Por ejemplo, los minoristas se centran cada vez más en estrategias omnicanal. Queremos seguir respondiendo a estas expectativas cambiantes del cliente con el nivel habitual de calidad Dachser. Por ejemplo, en la logística de las tiendas de bricolaje. En 2021 muchos procesos de aprovisionamiento dejaron de funcionar como habitualmente. Debido a los cuellos de botella en la entrega y capacidades del transporte marítimo, se llegó a unos retrasos tremendos en los plazos de entrega de los productos estacionales. Los productos para el negocio de las Navidades procedentes de Asia no llegaban a Europa como es habitual a fines de verano. Esto hizo aumentar el nerviosismo de todas las partes implicadas. Con un control inteligente de capacidades y redes pudimos ofrecer soluciones apropiadas para nuestros clientes en esta situación.

¿Qué distingue a estas soluciones?

Ofrecer una perspectiva integral y las ofertas asociadas de mano de un mismo proveedor. Una de las respuestas de Dachser es conseguir una conexión estrecha de nuestras redes

« En estos tiempos difíciles, debemos ser aún más flexibles y ágiles para responder a las expectativas de los clientes en la calidad habitual Dachser. »

Alexander Tonn, COO Road Logistics de Dachser

europas e intercontinentales para conseguir soluciones mundiales completas. Durante la pandemia fuimos capaces de materializar soluciones a medida con gran valor añadido para nuestros clientes, por ejemplo, cuando lo importante era entregar mascarillas, pruebas de diagnóstico y equipos de protección de China a los hospitales e instalaciones sanitarias europeas. Eso fue un éxito para todos los implicados que podemos tomar como base.

¿Cuál es la situación del personal cualificado? La falta de conductores es un tema que lleva mucho tiempo sobre la mesa. ¿Qué se puede hacer?

La falta de conductores es un desafío estructural para todos los proveedores logísticos. Nos han impresionado sus consecuencias tangibles al ver las baldas vacías de los supermercados de Gran Bretaña. Fue en ese momento que la falta de conductores salió por primera vez en las noticias en televisión. En este momento hay varias iniciativas que buscan mejorar la situación de los conductores y valorizar su perfil laboral. Las recibimos con satisfacción y nos implicamos en la formación de personal de conducción más allá de estas medidas. Nuestro objetivo es conseguir las mejores condiciones del mercado para las y los conductores y para las empresas de transporte y diferenciarnos así de otras empresas. Esa es la cultura vivida de Dachser.

En la economía y en la sociedad, la sostenibilidad y la protección ambiental son temas centrales. ¿Cómo están anclados en Road Logistics?

La sostenibilidad tiene un papel muy importante para Dachser y para nuestros clientes. Con nuestro proyecto Idea2net sobre protección climática cubrimos diferentes aspectos: desde la entrega libre de emisiones en los centros urbanos pasando por el uso de plantas fotovoltaicas y de electricidad verde en nuestras instalaciones hasta las carretillas eléctricas basadas en iones de litio y los conceptos para camiones de batería eléctrica que desarrollamos con socios de la ciencia, investigación y tecnología. De esta manera hemos puesto en funcionamiento muchas cosas que marcan el camino. A final de 2023, por ejemplo, queremos que la mitad de nuestra flota de vehículos comerciales europeos sea eléctrica.

¿Es la movilidad eléctrica la clave para una mayor sostenibilidad?

Está por ver si los vehículos eléctricos de batería o las ideas de pila de combustible de hidrógeno prevalecerán en el sector de los camiones. Estamos abiertos a la tecnología y junto con

la Executive Unit IT & Development que dirige mi colega de la directiva Stefan Hohm contribuimos con nuestra experiencia práctica a la investigación y desarrollo. Ya tenemos una palanca importante en nuestras manos con el aumento constante de la eficiencia en el transporte terrestre, por ejemplo, haciendo el mejor uso del espacio de carga. Los megatrailers que estamos usando ahora son un paso más para mejorar la huella de CO₂ de la logística. Y en eso estamos.

Un experto
en logística
experimentado:
Alexander Tonn



Del laboratorio del futuro

Blockchain: tecnología con ecosistema

Hasta ahora, el blockchain no se ha convertido en el gran cambio de paradigma en la logística. Si bien la tecnología en sí convence, a menudo lo que falta es el marco organizativo apropiado: un ecosistema para aprovechar el potencial de innovación.

La cosa se ha ido calmando un poco en cuanto a una de las tecnologías del futuro más importantes de los últimos años: el blockchain. ¿Tiene esto que ver simplemente con el desencanto ante la especulación de la criptomoneda bitcoin? Tal vez. Lo cierto es que esta moneda digital tan conocida es solo una aplicación de esta tecnología que sigue siendo de interés.

El blockchain es una forma de tecnología de libro mayor distribuido o DLT (Distributed-Ledger-Technology). Este hiperónimo describe las diferentes configuraciones de estructuras de bases de datos distribuidas. Satoshi Nakamoto es considerado el descubridor del blockchain y de la criptomoneda bitcoin. En noviembre de 2008 publicó su famoso libro blanco del bitcoin, pero su nombre es solo un pseudónimo. La persona o grupo de personas que se esconden tras el nombre Satoshi Nakamoto sigue siendo un misterio.

Cadena descentralizada interminable

Un blockchain es un concepto de las TI que garantiza un intercambio confidencial de informaciones, transacciones y valores. La base técnica son las llamadas funciones hash, que actúan como un proceso criptográfico, igual que como instancias des-

centralizadas de comprobación y almacenado (nodos). De esta manera, los datos se distribuyen entre los participantes de una red de blockchain de forma redundante, es decir, multiplicada y repetida. No se necesita un almacén central de datos. El nombre blockchain («cadena de bloques») tiene como origen la estructura de datos subyacente de bloques de datos que se unen a otros gracias a mecanismos criptográficos.

El proceso hash asegura que una vez que se han formado los bloques de datos estos no se puedan cambiar más tarde sin que todos los involucrados en un blockchain lo noten de inmediato. Podríamos pensar también en la cadena de datos como en una documentación de la transacción ordenada cronológicamente. Los datos son redundantes en tantos nodos de un blockchain conectados a través de Internet como sea posible. Estos crean, guardan y verifican los bloques de la cadena. Hay diferentes procedimientos de verificación (por ejemplo, autorización de la mayoría de los nodos de un blockchain) que regulan si se puede añadir un nuevo bloque de datos a la cadena del blockchain o no. Este ecosistema no necesita una base de datos ni una administración central.

Aunque el concepto base simple de las tecnologías blockchain ha suscitado interés, junto con los bitcoin, la plataforma Ethereum y algunas pequeñas soluciones más fuera del sector financiero, hasta ahora no han surgido grandes innovaciones basadas en blockchain; tampoco en la logística. ¿A qué se debe? ¿Tal vez porque incluso con la estructura descentralizada del blockchain en muchos casos se requiere un impulsor y coordinador central, no desde un punto de vista técnico, sino desde un punto de vista organizativo? ¿Y que es difícil de encontrar, ya que debe ser neutral y libre de interés propio para no espantar a los participantes de este ecosistema de blockchain?

Potencial para la logística

A pesar de este problema de base pendiente hay una gran cantidad de posibilidades de utilización para las tecnologías DLT, sobre todo en el caso de los documentos que –hoy a menudo todavía en papel– contienen información sensible o reclamaciones (de la propiedad) sobre los contenidos de la mercancía transportada. Sería un gran paso para la digitalización de la logística poder gestionar dichos documentos de forma independiente y tener su historial disponible de forma trazable e independiente de la actuación de terceros. En el futuro esto podría darse, por ejemplo, con la documentación que acompaña las mercancías peligrosas.

El objetivo sería digitalizar el intercambio de información a nivel interempresarial entre los actores de las mercancías peligrosas. Esto es posible mediante un documento de transporte electrónico basado en blockchain que se actualizaría y documentaría en cada etapa de carga y descarga mediante interacción con la cadena. Actualmente se está llevando a cabo una intensa investigación sobre este tema que también apoya Dachser junto con sus clientes y socios mediante diferentes actividades. Sobre todo en cooperación con el Instituto Europeo de Blockchain, que se está creando actualmente, y el



El blockchain consiste en una cadena («chain») y bloques de datos («block»)

Fraunhofer IML, se investiga la viabilidad de diferentes aplicaciones en este campo, además de construirse prototipos.

Para identificar todas las condiciones marco legales posibles, la industria y la ciencia deben demostrar primero la viabilidad e identificar los cambios necesarios. Para evitar la creación de soluciones aisladas para empresas individuales en un segundo paso, se necesita que cierren filas las empresas, asociaciones industriales, además de actores políticos, autoridades y organizaciones con responsabilidades de seguridad como la policía y los bomberos. Hay que considerar que, más adelante, estos últimos también se beneficiarían de un ecosistema de mercancías peligrosas basado en blockchain. En situaciones peligrosas, por ejemplo, la policía y el cuerpo de bomberos tendrían acceso rápido y sin complicaciones a información crucial sobre el transporte de mercancías peligrosas con los correspondientes datos actualizados sobre el estado de los envíos que ya se hayan descargado. Con esta información se podrían iniciar acciones específicas porque se sabría qué mercancías peligrosas siguen en el vehículo y cuáles ya se han descargado, cosa que ayudaría a aumentar todavía más la seguridad de la cadena de transporte.

También hay potencial para los documentos aduaneros y notas de entrega. En el transporte marítimo la declaración de valor denominada «bill of lading» podría asegurar a los actores que están en un ecosistema de blockchain acceder al historial de eventos de forma transparente y no manipulable, lo que permite no solo la conexión en red de objetos físicos (los envíos) sino también la transferencia de valores y documentos originales.

Más que una tecnología

Desde el punto de vista sectorial y empresarial se trata de resolver sobre todo un problema de gobernanza. Esto significa principalmente incidir en los derechos y responsabilidades de toma de decisiones entre empresas que tienen un impacto significativo en los incentivos para participar en un ecosistema basado en blockchain. En este caso todavía hay que investigar cuál es el mejor camino para resolver este problema y cómo puede manejarse. Una posible solución podría ser contar con una autoridad jurídica independiente y neutral que albergue un ecosistema de actores económicos y de las autoridades. En ese contexto, el claro compromiso de instituciones estatales como las aduanas sería de gran importancia.

La tecnología blockchain sigue siendo una tecnología del futuro relevante para la digitalización de la logística. Sin embargo, no debería aplicarse como fin en sí misma, algo que, por desgracia, muchos actores olvidan cuando ponen en marcha un nuevo proyecto. A fin de cuentas, la innovación basada en blockchain debe ofrecer un valor añadido claro frente a las soluciones existentes. Y sobre todo no deben pasarse por alto los desafíos que presentan los ecosistemas empresariales basados en blockchain, pues no se han experimentado. Porque el blockchain no es solo una tecnología, sino también una forma de colaboración de la cadena de suministro que necesita aprendizaje y ponerse a prueba y valorarse en la práctica.

Andre Kranke, Head of Corporate Research & Development en Dachser

En el marco de la serie «Del laboratorio del futuro», se presentan resultados del área de Corporate Research & Development que han surgido de la estrecha colaboración con diversos departamentos, delegaciones y el DACHSER Enterprise Lab en el Fraunhofer IML, así como con otros socios científicos y tecnológicos.

Oportunidades laborales

Un auténtico ganador

Timon Jöhnke tiene limitaciones de movilidad, pero esto es algo que nunca le ha puesto freno. En Dachser, este especialista logístico se siente como en casa.

Donde más a gusto se encuentra Timon Jöhnke es en el trabajo, sobre todo cuando todo bulle a su alrededor. «Vivir rodeado de papeles, cuentas, cifras... eso no es para mí», comenta el especialista logístico de 24 años que trabaja en la gestión del parque móvil del centro logístico de Dachser en Hannover: «Lo que más me gusta es tener contacto directo con el personal de conducción». Durante su formación, viajó durante cuatro semanas de acompañante en un camión y se lo «pasó pipa».

Lo que puede parecer «normal» a primera vista, es en realidad un logro digno de admiración. Timon Jöhnke proviene de Burgdorf, en la Baja Sajonia, y de bebé padeció parálisis cerebral, lo cual le produjo daño neurológico. Como su madre tuvo complicaciones durante el embarazo, Timon ya vino al mundo a las 28 semanas.

Todo ello se vio acompañado por una escolarización complicada. Tras los cuatro primeros años de primaria, Timon tuvo que someterse a una operación. Las consecuencias: tuvo que volver a aprender muchas habilidades. En aquel momento no era posible asistir a la secundaria local en silla de ruedas. Así que este resiliente joven tuvo que irse a una escuela de integración a 20 kilómetros de Hannover. Aunque tenían un servicio de transporte, siempre que le era posible prefería moverse por su cuenta en autobús y tren para acudir a la escuela. Al finalizar la secundaria obligatoria, se trasladó a un centro de formación profesional de la rama administrativa en el cercano Burgdorf.

Un especialista
logístico con pasión

Impresionante afán de superación

La trayectoria vital tan especial de Timon Jöhnke impresionó en Dachser cuando se presentó a una plaza de formación como personal de flete y servicio logístico. La aceptación no se hizo esperar:

«Las demás personas que estaban conmigo en la formación mandaron un par de solicitudes. Por mi discapacidad física, yo tuve que mandar 40 y estoy muy orgulloso de haber recibido una respuesta afirmativa por parte de Dachser», indica Timon Jöhnke. En estos cuatro años, nunca se ha arrepentido de dar el paso de entrar en el proveedor de servicios logísticos mundial. «Nadie se ha dirigido a mí de forma negativa por mi discapacidad. En Dachser me siento aceptado y bienvenido. Además, la logística es un ramo con futuro y con una perspectiva internacional que me interesa mucho».

Durante la formación fue completando los bloques de teoría en la escuela profesional y los de práctica en la delegación de Dachser European Logistics en Langenhagen. «Me gustó mucho asistir a clase en bloque durante varias semanas seguidas y poder concentrarme en las tareas».

Profesión con perspectiva

Tras concluir con éxito su formación de tres años en agosto de 2021, Timon Jöhnke fue contratado para trabajar en la gestión del parque móvil de la delegación de Dachser European Logistics en Langenhagen. En esa tarea se coordina con el experimentado director de parque móvil Sascha Steinemann para acompañar al personal de conducción que trabaja para el área de European Logistics, es decir que transporta diversas mercancías industriales, y para mantener contacto con la terminal de transbordo. Entre sus responsabilidades está, por ejemplo, coordinar la formación para el personal de conducción, la documentación o la organización de la ropa de trabajo. Allí donde se necesita algo, siempre está él, así que no es de extrañar que le caiga bien a todo el mundo.

«Quiero seguir evolucionando, para mí es lo más importante en esta vida», indica Jöhnke. En este momento se está formando en conocimientos TI para procesos logísticos. Además, apoya en la gestión aduanera preparando las facturas para los clientes. La demanda ha crecido de forma exponencial desde la salida de Gran Bretaña de la UE. Medio de broma, el joven se denomina a menudo como «ganador del Brexit».

Y efectivamente, desde muchos puntos de vista, Timon Jöhnke es un «ganador». A pesar de su discapacidad, este futbolero y amante del gimnasio, que también se desempeña como supervisor de la brigada de jóvenes bomberos, ha luchado por tener una vida autónoma, un proceso que cree que para nada ha concluido. Por su cuenta, se ha sacado el carnet de conducir y, gracias a un adiestramiento constante, casi ya no depende de la silla de ruedas. En lo profesional, sueña con poder trabajar de forma aún más independiente en la gestión de parque móvil y tal vez poder convertirse en especialista en tráfico al mismo tiempo. «Deseo que mi camino con Dachser continúe como hasta ahora». **L. Becker**



Timon Jöhnke, un colega muy estimado



Le encanta estar en movimiento



Los nuevos dispositivos de localización son fáciles de montar ...

La certeza del dónde y del cómo

El seguimiento de envíos y control del transporte en la era del «Internet de las cosas»: Con la localización por GPS vía tecnología de radio y telemática 5G/LPWAN, Dachser Road Logistics establece nuevos niveles de seguimiento en tiempo real, predicción de tiempo de llegada y visualización del transporte de larga distancia de grupaje.

Todo lo bueno cae del cielo. Esto también es válido para el Global Positioning System, popularmente conocido como GPS. Cada vez que activamos el navegador del coche para buscar rutas y para calcular nuestro tiempo de llegada, ponemos a funcionar satélites y tecnología móvil que nos mantiene

al tanto. Son sistemas que están más que rodados y que también funcionan en la logística cuando se trata de seguir en tiempo real la localización de un camión por ubicación telemática del vehículo. Quien sabe dónde está el camión, puede seguir el envío que contiene.

La cosa se complica con la logística de grupaje. Las cajas móviles que se utilizan en este medio suelen pasar de un camión a otro en el transporte de larga distancia. A menudo también esperan sobre sus soportes el siguiente encargo, sea en el patio de la delegación, en una rampa de carga en las instalaciones del cliente o en pausas más largas en un área de servicio. Como sistema autónomo, la caja móvil no comparte ni energía ni información con la cabeza tractora.

A base de pruebas

Para que se pueda hacer seguimiento fiable y económico de este receptáculo robusto, si bien con poca inteligencia comunicativa, y sobre todo de la variedad de contenido de la red de grupaje, fueron necesarios unos años de evolución tecnológica y de telecomunicaciones. Las soluciones basadas en los estándares de telefonía móvil tradicionales 2G/3G suponían mucho gasto energético y monetario, además de que no eran opciones de futuro, dado que estas redes van a irse desactivando poco a poco en Europa.

«Cuando llegaron las tecnologías LPWAN las examinamos de cerca en un estadio muy temprano y las investigamos en el marco del DACHSER Enterprise Lab», informa Lars Relitz, Head of Corporate Digital Innovation & Development de Dachser. LPWAN significa Low Power Wide Area Network, una red que se ha ampliado con los nuevos estándares de conexiones

móviles 5G en todo el mundo. «Al principio no estaban disponibles las estructuras ni de redes ni de tarifas. Pero rápidamente nos convencimos de que la tecnología LPWAN era la dirección correcta», indica Relitz.

Junto con un proveedor para soluciones de geolocalización, Dachser impulsó el desarrollo de los innovadores STD (Smart Tracking Devices) para usarlos en las cajas móviles. Estos consisten en módulos de energía de ahorro extremo gracias a placas solares, así como en tecnología de localización por satélite (GPS, Galileo) y módulos de radio que usan las nuevas redes 5G/LPWAN. Además, están protegidos por otros estándares de radio que todavía se utilizan de forma generalizada. La solución holística cumple con los requisitos de que estos Smart Tracking Devices duren lo mismo que la vida útil de las cajas móviles, unos doce años, sin mantenimiento.

Una solución sobre todo para los clientes

Quien más se va a beneficiar de estas novedades son los clientes. «Al saber en tiempo real dónde están nuestras cajas móviles en todo momento, podemos procesar esa información y en consecuencia conseguir mayor transparencia en la cadena de suministro. La información sobre tiempos de llegada y potenciales retrasos es todavía más precisa y con ello resulta más fácil y clara la planificación de la capacidad. Esto lleva a una optimización del transporte, así como a un proceso de transbordo más eficiente», aclara Alexander Tonn, COO Road Logistics de Dachser.

Tras el éxito de las pruebas piloto, antes del verano de 2022, más de 8.500 cajas móviles y 5.000 tráileres de la red Dachser Road Logistics tendrán instalados Smart Tracking Devices. «Entonces estaremos en situación de recopilar, filtrar y procesar información de miles de transportes de manera que el personal pueda saber todo lo que les resulta relevante; en tiempo real y con una visualización de fácil comprensión», indica Armin Blaschek, Department Head Production Systems de Dachser, que lidera la introducción de este nuevo sistema telemático.

Más transparencia

Para visualizar y analizar los datos se utiliza una plataforma central que reúne todos los datos de posiciones de las cajas móviles, también de los tráileres y cabezas tractoras y que los empareja con los datos de envío de los sistemas de gestión de transportes. Además, también se irán introduciendo en los transportes chárter, que normalmente no se hacen con equipos de la empresa, a través de una aplicación de desarrollo propio llamada Driver App. Esta envía no solo la señal para visualizar el transporte, sino que permite una tramitación electrónica amplia del envío chárter con recibo digital.

Para Alexander Tonn, el proyecto telemático marca el inicio de una nueva era para el seguimiento y control de envíos en la logística de grupalaje. «En el futuro queremos ofrecer aún más transparencia e información en tiempo real de la cadena de suministro con plataformas modernas e interfaces API. El potencial para más funcionalidades y aplicaciones telemáticas sigue siendo amplio.»

M. Schick

Procesar los datos de seguimiento en tiempo real mediante una plataforma es algo rodado en Dachser. Con objeto de hacer un seguimiento continuo de la temperatura en frescos, el parque móvil de Food Logistics hace ya años que envía los datos de transporte y movimiento a una plataforma de datos, si bien con una gama de funciones mucho menor. A partir de ahí se puede avanzar en la introducción del nuevo sistema con Smart Tracking Devices.



... y no requieren ningún mantenimiento

Soluciones a medida

La logística con valor añadido surge cuando Dachser une sus servicios estándar con experiencia específica del sector. Jens Wollmann, Head of Corporate Solutions, nos habla de soluciones sectoriales rodadas y nuevas en la red.

Señor Wollmann, desde mediados del año pasado es usted responsable general de las soluciones sectoriales de Dachser. ¿Qué le resulta atractivo de esta tarea?

Jens Wollmann: Siempre me ha fascinado pensar en términos de requisitos del cliente. De esta manera se pueden crear ideas logísticas con valor añadido real que –en el sentido de la misión de Dachser–, también puedan tener un impacto positivo en el balance logístico de nuestros clientes. Las exigencias logísticas de un sector suelen ser comunes hasta un cierto punto y al desarrollar una idea, esta muchas veces puede ser útil para muchos clientes al mismo tiempo. De esta manera pueden surgir Corporate Solutions a nivel mundial que se pueden poner a prueba en el mercado.

¿Podría darnos algunos ejemplos?

Corporate Solutions enlaza el conocimiento práctico sectorial con servicios bien rodados en la red logística mundial de Dachser. Por lo tanto, ofrecemos soluciones logísticas específicas y a medida para ciertos ramos que sin embargo sacan el mayor partido de estándares de calidad mundiales. Los principales ejemplos los encontramos en DACHSER DIY Logistics para el ramo del bricolaje y el hogar y DACHSER Chem Logistics para la industria química.

Llévenos de viaje en el tiempo. ¿Desde cuándo existe Corporate Solutions en Dachser?

Es una larga historia. Empieza en 1998 con DACHSER DIY Logistics. Los proveedores y sobre todo el ramo de la construcción y el bricolaje reconocieron en aquel momento la importancia del valor añadido que implica la logística. En aquel momento el sector intentaba organizar la logística mediante el llamado «principio de demanda» para conseguir mayor flexibilidad. Los fabricantes querían mantenerse en el principio de la oferta, porque se planificaba mejor. La consecuencia eran constantes luchas de poder entre las partes implicadas.

¿Qué podía hacer Dachser ante esta situación?

Para nuestra nueva solución sectorial analizamos de forma intensiva el mercado del momento y diseñamos los procesos logísticos de tal manera que la industria y el comercio llegasen a una situación beneficiosa para todas las partes. Este fue el momento en el que se originó la línea de productos DACHSER DIY Logistics, nuestro símbolo para el flujo físico y de información de mercancías integrado y constante, desde el aprovisionamiento mundial hasta el reparto. Por cierto, en aquel momento se trataba solo del comercio estacional. Desde entonces hemos ido ampliando la línea de productos de forma permanente, por ejemplo, el reparto a destinatarios privados, de manera que hoy en día ofrecemos todo el rango de la logística omnicanal. Los proveedores y los minoristas se beneficiaron por igual del efecto sinérgico del reparto agrupado de acuerdo con las exigencias del comercio y que llegaron a 18.000 tiendas de bricolaje y centros de jardinería en Europa.

¿Cómo continuó el proceso?

En 2007 se consiguió el siguiente hito con la creación de DACHSER Chem Logistics. Anteriormente ya Dachser había colaborado con éxito con muchas empresas de la industria química. Esa era una buena base para crear nuestra solución



La estrecha cooperación con asociaciones comerciales y de productores en Europa es un impulsor importante para la renovación y expansión de nuestras soluciones sectoriales.

Jens Wollmann, Head of Corporate Solutions de Dachser

industrial tras un análisis intensivo de los diferentes segmentos de la industria, los respectivos perfiles de requisitos y el potencial correspondiente.

Desde entonces, Dachser ha centrado su atención en más ramos, siempre con la pregunta central: ¿dónde podemos ofrecerles a nuestros clientes ventajas tangibles gracias a la consolidación de competencias? Así se han ido originando DACHSER Automotive Logistics, DACHSER Fashion Logistics y DACHSER Life Science and Healthcare Logistics para conectar estrechamente los mercados mundiales de nuestros clientes y unirlos a la red de transporte terrestre europeo. Además, empezamos a desarrollar la solución sectorial DACHSER Cosmetics Logistics que se centra en las exigencias específicas de la industria de los cosméticos primero en Francia y a partir de 2023 a un nivel más amplio.

¿Qué innovaciones acompañan el establecimiento de soluciones sectoriales?

Un ejemplo fantástico de la división DACHSER Fashion Logistics es el Roll&GOH, un contenedor roll en el que se transportan tanto productos de paquetería, que en la jerga del ramo de la moda son aquellos que van doblados, como en transporte de prenda colgada, denominados GOH por sus siglas en inglés, Garment on Hanger. El contenedor roll se ha concebido para nuestra red y se puede utilizar de forma muy eficiente en ella. Se ajusta muy bien a la entrega tan exigente a tiendas y centros comerciales de los centros urbanos de las regiones metropolitanas europeas, y además puede usarse para otros productos que no sean de moda.

¿Qué puede ofrecerle Dachser a la industria del automóvil y a los clientes de ciencias de la vida y salud?

Nuestro programa a medida «Buyer's Consolidation» se dirige a proveedores de la industria de la automoción. Para estos clientes transportamos y reunimos en un punto logístico los productos preliminares de una gran cantidad de proveedores de toda Europa necesarios para la producción. De esta manera las mercancías llegan de forma consolidada y eficiente hasta la línea de montaje en ultramar. La llamada Coordination Tower Automotive asume la exigente coordinación de pedi-

dos de forma centralizada con una conexión inteligente a nuestro sistema de gestión del transporte. El cliente se beneficia de una mayor transparencia en toda la cadena de transporte multimodal y está siempre informado. Por ejemplo, de ser necesario, pueden pasarse los envíos con alta prioridad a modos de transporte más rápidos.

En el caso de productos del ramo de ciencias de la vida y de la salud se deben demostrar desde el principio muy altos estándares de calidad y servicio. En el caso de los medicamentos y otros productos farmacéuticos se suele tratar de productos sensibles a temperatura y envíos urgentes que se deben gestionar en un marco legislativo complejo. Para ello Dachser tiene cinco plazas en tres continentes reconocidas con la certificación CEIV Pharma de la IATA.

Entre sus responsabilidades también se incluye un servicio muy exigente: Dachser como Lead Logistics Provider (proveedor logístico líder). ¿Qué entendemos por ese título?

Supervisar y organizar las cadenas de suministro en todo momento resulta cada vez más decisivo para el modelo de negocio de nuestros clientes, algo que queda más patente en tiempos de disrupción tremenda de las cadenas de suministro mundiales.

Como «Lead Logistics Provider» podemos estar al lado de nuestros clientes y, gracias al concepto de la Dachser LLP Control Tower, podemos controlar y coordinar a todos los proveedores de servicios logísticos utilizados por el cliente de forma centralizada. Dependiendo de las exigencias del cliente se pueden utilizar diferentes servicios como, por ejemplo, coordinación de proveedores, gestión de pedidos, gestión de eventos de la cadena de suministro, supervisión de costes, KPI e informes y mucho más.

La base la proporciona una solución TI innovadora, una plataforma de visualización y conectividad para la cadena de suministro completa que brinda a nuestros clientes un nuevo nivel de transparencia y, por lo tanto, mejor posibilidad de control. Para mí, es un impresionante ejemplo más de logística inteligente, que aúna a un tiempo todas las ventajas de orientarse al cliente y de la estandarización.

Bajo los auspicios de la Executive Unit IT & Development (ITD), Dachser Corporate Solutions combina sus servicios estándar con requerimientos logísticos sectoriales. Así nacen soluciones a medida con un máximo grado de adaptación al ramo.

Competencias de red



El eActros inicia una nueva era en la electromovilidad para camiones

Un gran peso eléctrico

Dachser utiliza los primeros eActros de producción en serie. El nuevo camión de Mercedes-Benz totalmente eléctrico de 19 toneladas forma parte de la estrategia de protección ambiental del proveedor logístico.

Mercedes-Benz inicia la producción en serie de su camión pesado de batería eléctrica eActros. Uno de los primeros modelos entra en servicio en Dachser. Karin Rådström, CEO de Mercedes-Benz Trucks hizo entrega de un eActros 300 a Stefan Hohm, Chief Development Officer (CDO) en una reunión de clientes celebrada en Wörth am Rhein. Dachser ya planifica ir incrementado su parque móvil con más de estos camiones pesados totalmente eléctricos como parte de su estrategia de protección climática.

«Los eActros de serie son un elemento fundamental de nuestro plan de reparto urbano DACHSER Emission-Free Delivery que estamos ampliando en este momento a once áreas metropolitanas europeas», aclara Stefan Hohm. El nuevo vehículo de batería eléctrica está previsto que reemplace en Stuttgart a los prototipos que Dachser lleva poniendo a prueba en la práctica desde 2019. «En Stuttgart, el eActros demostró su valor para la vida diaria, sobre todo en el caso del reparto directo libre de emisiones a clientes de productos paletiza-

dos. Además, vemos potencial para este camión de 19 toneladas totalmente eléctrico en los servicios de lanzadera. Partimos de que el vehículo tiene una amplia gama de aplicaciones en la logística de grupaje sostenible».

Más dinamismo y conducción sin estrés

El paso a un camión totalmente eléctrico beneficia al personal de conducción: la dinámica de conducción del eActros debería permitir una conducción más relajada y sin estrés en comparación con los camiones diésel convencionales. El centro de gravedad más bajo es especialmente útil en las curvas. En carga completa también ayuda a una mejor conducción la reducción en 10 dB del ruido interior, lo cual representa la mitad del volumen acústico percibido. En contraste con los camiones diésel, la vibración es también mucho menor.

Dúo tráiler con doble uso

Con solo una cabeza tractora, transporta hasta 134 palés con mercancías con un peso máximo de 44 toneladas: Esta es la idea que subyace a las dos combinaciones de dúo tráiler que Dachser Iberia ha puesto a funcionar en la ruta de Madrid a Barcelona. Con dos semirremolques de 13,60 metros y la cabeza tractora, la longitud total del dúo tráiler comprende más de 30 metros.

«Con ello reducimos las emisiones de gases de efecto invernadero por kilo transportado, al mismo tiempo que aumentamos la eficiencia para nuestros clientes. Esperamos que la circulación regular y a mayor escala de esta composición sea pronto una realidad, contribuyendo así a un futuro eficiente y sostenible», comenta Celestino Silva, Managing Director European Logistics de Dachser Iberia.



Longitud en marcha: el dúo tráiler en España

En la cumbre del TOP 100

En el último estudio «TOP 100 in European Transport and Logistics Services 2021/2022» del grupo de trabajo del instituto Fraunhofer para SCS (servicios de la cadena de suministro) Dachser ha vuelto a situarse en buen lugar en los submercados logísticos relevantes.

En la logística de grupaje, el proveedor consigue el segundo puesto para Europa y el noveno en el segmento «Full Truckload». En ambos rankings no ha habido cambios en comparación con el último estudio TOP 100 de hace dos años. En el segmento «Specialized Surface Transportation», que aglutina los servicios de transporte y logística especializados para la industria alimentaria, la automoción o el transporte en cisternas y silos, Dachser ascendió del séptimo al quinto puesto en Europa. Si se considera solo a los proveedores logísticos con volumen de negocios en la logística de alimentos, Dachser ocupa el tercer puesto.

En el segmento «Air and Ocean Cargo», el estudio presenta por primera vez una lista combinada para Europa. Aquí, Dachser alcanza el décimo puesto entre los principales proveedores de transporte aéreo y marítimo de Europa.

Innovación en el transbordo

Con ERDi, una unidad de carga a doble piso diseñada por Jungheinrich para Dachser, se introduce un nuevo estándar tecnológico en las terminales de transbordo europeas del proveedor logístico. Durante su desarrollo, se puso énfasis en temas como la ergonomía para el conductor, la seguridad laboral y la rentabilidad. ERDi es en este momento el vehículo más compacto de su clase con 30 centímetros de largo menos que su predecesor. Con la integración fija de la batería de iones de litio, este nuevo avance también marca el abandono gradual del cambio de batería lateral, que antes era necesario en el funcionamiento de varios turnos para un suministro de energía adecuado. Dachser está reconvirtiendo ahora todas sus delegaciones europeas para albergar la infraestructura de carga correspondiente.



Nueva tecnología de carretillas para Dachser

Crecimiento en los países nórdicos



Más capacidad en Escandinavia

Dachser sigue reforzando su red en las regiones nórdicas de Europa. En Kristiansand, al sur de Noruega, ha comenzado a funcionar una nueva oficina de ventas para poder atraer más clientes del sur y oeste del país. Hasta ahora, Dachser Norway estaba representada por una delegación en Vinterbro, en las inmediaciones de Oslo. También Suecia evoluciona de forma positiva: con la inauguración de una oficina de ventas en Örebro, el proveedor logístico amplía su presencia en la zona central de Suecia. Además, Carl-Johan Westas acaba de ser nombrado nuevo Country Manager Sweden European Logistics.



La cocina italiana es
un estilo de vida

Bella Figura con Pizza, Pasta & Co

El transporte europeo de alimentos, sobre todo frescos, es un elemento fundamental de las actividades de Dachser Food Logistics en el mercado italiano. En este caso, los tiempos de tránsito cortos resultan imprescindibles.

Parece que la controversia no se ha cerrado de forma definitiva: ¿a quién pertenecen los fideos? ¿A China o a Italia? Esta lucha parecía haber quedado resuelta a favor de China en 2005 con la excavación de una vaporera de fideos de 4.000 años de antigüedad. Pero en Italia, los puristas de la pasta siguen defendiendo con obstinación que los fideos seguramente fueron descubiertos en muchos lugares de forma independiente, en parte porque el viajero español Al-Idrisi ya hablaba de «un plato en forma de hilos hecho de harina que tenía origen siciliano» mucho antes del viaje a la China del explorador Marco Polo.

Lo que resulta indiscutible es que la pasta hoy en día, sean espaguetis, macarrones, farfalle, tortellini y demás es sinónimo mundial de Italia y del estilo de vida italiano. La historia de amor culinaria llegó a su clímax durante los confinamientos derivados del coronavirus, al tener que trabajar muchas personas en casa y verse cerrados los restaurantes y comedores. Así lo constata la federación de alimentación italiana Filiera Italia, pues en 2020, durante el punto más alto del confinamiento, las exportaciones de pasta solo hacia Alemania se incrementaron en un 20 por ciento, si bien otros productos frescos como el queso, la pasta fresca o la charcutería tuvieron un ascenso de popularidad semejante.

Los alimentos «made in Italy» no solo son populares entre sus vecinos europeos. Según las estadísticas, apasionan a mil millones de personas en todo el mundo. En los últimos diez años, el valor de las exportaciones de alimentos de Italia aumentó en un 80 por ciento, siendo Europa, sobre todo Alemania y Francia, los compradores más importantes. Al mismo tiempo, Italia es un mercado muy importante para sus vecinos europeos. En resumen: en Italia y alrededores se necesitan soluciones logísticas integrales en el sector alimentario. →

El mundo ama los alimentos italianos. Esto es algo que también constatan las terminales de almacenamiento y transbordo de diferentes delegaciones alemanas. Así, por ejemplo, Dachser opera el almacén alemán de Langenau, cerca de Ulm, para la multinacional parmesana de la alimentación Barilla. De media se almacenan unos 20.000 palés de especialidades de pasta italiana. Diariamente salen de la delegación 800 toneladas en dirección a los almacenes centrales de los minoristas de toda Alemania.

Más de una década en Italia

Dachser Food Logistics está presente desde el 2010 en el mercado italiano y desde 2012 en el marco de una sociedad mixta con Papp Italia. En 2017, el proveedor de servicios logísticos asumió el control del socio Papp Italia y ha estado operando como Dachser Italy Food Logistics desde 2018 con sede en el punto central de transbordo de Pradelle, en las inmediaciones de Verona (Véneto). En el año 2020, Dachser Italy Food Logistics transportó 320.100 envíos con un peso de 287.100 toneladas y alcanzó un volumen de ventas de 37,2 millones de euros.

El transporte diario une la plataforma de frescos del Véneto con la delegación de Dachser en Erlensee, cerca de Frankfurt del Meno, donde se encuentra el Eurohub de la European Food Network, el auténtico corazón de la red de las principales empresas europeas de logística de alimentos. De esta manera, Italia se conecta con 33 países. A esto hay que añadirle conexiones diarias con diversas plazas de Dachser Food Logistics en el sur de Alemania.

Además, gracias a la ubicación ideal de la plaza, esta actúa como plataforma de grupaje en el corazón del norte de Italia y hace que el transporte dentro del país sea muy eficiente. Desde aquí se pueden entregar directamente sobre un 80 por ciento de los envíos a grandes almacenes comerciales (minoristas de alimento, mayoristas y tiendas de descuento). El resto lo asume una red muy densa de más de 22 transportistas. La Plataforma de frescos se complementa con un

almacén de multiusuario con diferentes zonas de temperatura y una capacidad de más de 9.000 espacios de palés. En este caso se ha planificado con vistas a una demanda creciente y a un crecimiento futuro. El solar ofrece espacio suficiente para la expansión.

Flexible en tiempos críticos

«El aumento extraordinario de los volúmenes de transporte durante la pandemia ha vuelto a poner el foco sobre la calidad del servicio y la atención al cliente», indica Alfred Miller, Managing Director Dachser Food Logistics. «En un tiempo especialmente crítico, los clientes necesitan un proveedor de servicios logísticos flexible, que cumpla con los más altos estándares de calidad y fiabilidad. Para los transportes con control de temperatura en mercados tan fragmentados como Italia, la calidad y la precisión son imprescindibles.»

Junto con la central de Pradelle y el apoyo de Taranto (Apulia) en el sur del país, en abril del año pasado se amplió la presencia de la empresa a Massalengo, cerca de Milán. Una gran parte de la producción de lácteos y de embutidos y una parte significativa de las exportaciones de alimentación del país provienen de Lombardía.

«La apertura de una nueva plaza cerca de Milán fue un paso importante para Dachser Food Logistics en Italia. Con ello reforzamos nuestra presencia en el mercado y estamos más cerca de nuestros clientes potenciales», indica Roberto Specos, Country Manager de Dachser Italy Food Logistics. Las muchas empresas de alimentación de la región producen tanto para el mercado interno como para la exportación a otros países europeos. «Les podemos presentar una oferta completa: desde la distribución nacional a la importación y exportación, pasando por el almacenamiento en nuestra delegación central de Verona.»

Un equipo fuerte garantiza calidad

Un importante paso más en el desarrollo de la organización nacional fue la incorporación directa de más de 100 operarios logísticos del almacén y el transbordo. Como en el resto de Italia, antes trabajaban en una «cooperativa» con sede en Pradelle. Desde 2020, los operarios logísticos han sido contratados de forma directa e indefinida por Dachser. «En los procesos centrales de la producción apostamos por personal propio. Esto garantiza los procesos y la calidad necesaria», indica Alfred Miller. «Para un buen rendimiento es necesario un equipo fuerte y valores comunes. Así también superaremos los desafíos futuros y podremos seguir creciendo en Italia». **M. Gelink**





La sostenibilidad en marcha

Dachser amplía su flota de vehículos libres de emisiones. Para ello, la empresa invertirá en por lo menos 50 camiones de batería eléctrica adicionales en los próximos dos años. Además, antes del final de 2023, uno de cada dos vehículos de empresa de Dachser en Europa estará propulsado por batería eléctrica. En total, esto afectará a unos 1.000 utilitarios. También se prevé hacer pruebas con camiones a hidrógeno.

Una colaboración de confianza.

DACHSER European Logistics

En toda Europa.

Nuestra misión es entregar sus envíos de forma segura, a tiempo y en condiciones óptimas, creando una colaboración en la que puede confiar.

DACHSER European Logistics está donde nos necesita. Con nuestros servicios diarios, con tiempos de tránsito fijos, transportamos sus envíos de grupalaje, sus cargas completas y parciales directamente al destino especificado, permitiendo así una planificación fiable y constante.

dachser.com