

DACHSER revista

El mundo de la logística inteligente

Conductores profesionales
Caminos hacia una profesión
con futuro

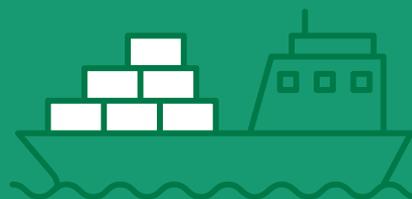


Todo a su tiempo

«El tiempo es oro» es una famosa cita del estadounidense Benjamin Franklin. Porque a veces las cosas tienen que ir rápido... o a su ritmo.

12 horas

es el promedio de tiempo que necesita un buque para cruzar el Canal de Panamá debido al tráfico denso. Normalmente se tardaría entre ocho y diez horas. Esta vía navegable artificial entre el Atlántico y el Pacífico acorta el camino 15.000 kilómetros y ahorra a los buques tener que bordear el famoso Cabo de Hornos, donde predominan condiciones peligrosas para la navegación.

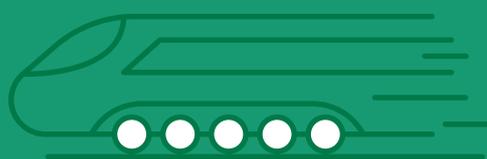


1 milisegundo

o menos es el tiempo de respuesta que necesita el estándar de telefonía móvil 5G para procesar datos. La comunicación en tiempo real es un prerequisite para el Internet de las cosas que ayuda en la logística a supervisar y automatizar procesos de almacén y de producción, así como a apoyar a las personas en su trabajo.

45 minutos

de antelación son los que gana de media el transporte de cercanías en una prueba piloto de @ILO en el almacén de transbordo de Dachser en Unterschleißheim. La ganancia en tiempo y eficiencia al tramitar la entrada de transporte de larga distancia es solo una de las muchas ventajas de @ILO. Entretanto, el premiado gemelo digital va introduciéndose paso a paso en la red europea de Dachser.



46 horas

ininterrumpidas estaba en marcha el tren de pasajeros impulsado por hidrógeno Flirt H₂ sin tener que repostar o cargarse. En una vía de prueba de Colorado, este tren propulsado por hidrógeno recorrió 2.803 kilómetros. Un récord mundial. Y tal vez el inicio de una nueva era del ferrocarril libre de emisiones.

1 hora 17 minutos

al día necesitaban las personas que se desplazaban al trabajo en Dublín en 2023 para recorrer diez kilómetros en hora punta en coche: un valor sin precedentes a nivel internacional. Los análisis de flujos de transporte podrían ofrecer una solución gracias a los Big Data. Con los datos actuales de movimiento y localización por GPS, por ejemplo, se pueden controlar los semáforos de manera que se consiga un tráfico fluido, lo cual genera menos emisiones contaminantes, de CO₂ y partículas.



Message from the CEO



Estimada lectora, estimado lector:

El mundo, los mercados, nuestros clientes: todo está cambiando. También tenemos que cambiar y, al tiempo, mantener nuestra esencia: pensar a largo plazo, ser estable, fiable y centrado en la calidad.

¿Cómo hacerlo? Con innovaciones en nuestras delegaciones locales, cerca del mercado, para aplicarlas en toda la red tras superar con éxito las fases de desarrollo y pilotaje. Utilizamos nuestra red integrada y estandarizada, la columna vertebral de nuestra empresa, como fuente y plataforma de nuestra renovación permanente.

Seguimos el principio de «cambiar para preservar». Como empresa familiar, nos basamos en los conocimientos rodados para crear innovaciones que garanticen que se mantienen las bases de la empresa también en un futuro lejano.

De esto trata este número de la revista DACHSER. En el artículo de portada, sobre nuestra propia formación inicial y permanente del personal de conducción. También es fascinante ver cómo los cobots facilitan a las personas el trabajo de almacén y cómo una Fashion Logistics nueva y ampliada va marcando tendencia.

En un mundo en el que todo gira alrededor de lo inmediato, pensar y actuar a largo plazo permite aportar perspectivas significativas. Es algo que en Dachser entendemos como tarea y al tiempo como privilegio de ser una empresa familiar.

Atentamente,

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'B. Eling'. The signature is fluid and cursive.

Burkhard Eling, CEO de Dachser



Más perspectivas del CEO
en mi perfil de LinkedIn



En portada

06

Conductores profesionales:
Caminos hacia una profesión
con futuro

Foro

12

Personas y mercados:
Transparencia

14

Panorama:
Futuro a la vista -
Previsiones de demanda

Competencias

16

European Logistics: Superar fronteras
con Smart Border Connect

20

Del laboratorio del futuro: Camiones
de hidrógeno a prueba de fuego

22

Perfil laboral: La pionera. Transit
Terminal Trainer en el transbordo

24

Investigación e innovación:
Compañero cobot

26

Fashion Logistics: Trendsetter con-
tenedor rollante para prenda en percha

Red

30

Competencias de red:
Noticias del mundo Dachser

32

Ciudadano Corporativo+:
El proyecto Trash4Cash en Zambia

Buenas noticias

35

Laboratorio de innovación social:
Reutilizar para añadir valor



Crossdocking

Enlaces con el mundo digital de Dachser

Certificación CEIV renovada

Auditoría superada: la delegación de Dachser en Shanghai renueva su certificación CEIV Pharma de IATA y las delegaciones de Barcelona, Madrid, Mumbai, Frankfurt, así como la Head Office de Kempten, el GDP (Good Distribution Practice). https://bit.ly/DAmag_02_24_Certificación



Pericia aduanera codiciada

Dachser ha obtenido el estatuto de «Operador Económico Autorizado para Simplificaciones Aduaneras» (OEA tipo «C») en Las Palmas. Las autoridades certifican así que la empresa cumple las normas más estrictas en materia aduanera. https://bit.ly/DAmag_02_24_Las_Palmas



Air & Sea en primer plano

Cambio de liderazgo: Eugenio Díaz Velasco ha sido nombrado Director General de Dachser en Chile y Perú. Su objetivo es seguir ampliando la red local de ASL en la región. https://bit.ly/DAmag_02_24_Gestión



Crecimiento en Iberia

Dachser Iberia adquiere la empresa Transportes Martínez Albert S.L. y consolida así su presencia en las provincias de Alicante y Valencia, lo que beneficia especialmente a las exportaciones textiles.

https://bit.ly/DAmag_02_24_Adquisición



Editor: DACHSER SE, Thomas-Dachser-Straße 2, 87439 Kempten, Internet: dachser.com **Responsable general:** Christian Weber **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, Kerschensteinerstraße 25, 82166 Gräfelfing (Alemania), e-mail: info@schick-kommunikation.de **Director de proyecto:** Marcus Schick **Diseño:** Ralph Zimmermann **Fotografías:** todas las fotografías Dachser, excepto Frank Schinski (págs. 1, 4, 6, 7, 8, 9, 10), Matthias Sienz (págs. 32, 34), Julia Laatsch (pág. 21), Stefan Gergely (págs. 4, 22, 23), Fraunhofer IML (pág. 31), Gettyimages (págs. 2, 5, 12, 13, 14, 16, 17, 31) **Impresión:** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, 88171 Weiler im Allgäu (Alemania) **Tirada:** 24.000/64. **Año Frecuencia de publicación:** tres veces al año **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:





Una carrera con futuro
para Samuel Duah Boateng
y Henrie Eisleb



Conductores profesionales: Caminos hacia una profesión con futuro

En el sector logístico falta relevo generacional. Por eso, se necesitan conceptos formativos atractivos. DACHSER Service und Ausbildungs GmbH lleva diez años marcando el ritmo en la formación de los conductores del ramo logístico. La delegación de Bremen ha formado parte de sus actividades desde el principio.

Parece que esto «solo» es un camión. Pero en el nuevo centro logístico de Dachser en Bremen, en pocas semanas se ha alzado el estatus de «estrella discreta». «Discreta» porque este camión de 16 toneladas Renault de batería eléctrica se mueve tan insonoro como libre de emisiones en el transporte de cercanías en la zona de Bremen, lo cual lo convierte en una solución de transporte silenciosa y respetuosa con el medio ambiente. «Estrella» para las conductoras y conductores, así como para destinatarios y transeúntes. «A mucha gente lo que más les llama la atención es el poco ruido que hace. Y luego nuestro camión eléctrico es muy maniobrable y se ajusta muy bien al centro de la ciudad», comenta satisfecho Michael Schrader, General Manager European Logistics Dachser Bremen con respecto a la nueva incorporación de la delegación.

«Está bien pensar en tecnología inteligente», continúa Schrader, «pero por lo menos igualmente importantes son las personas que la manejan. Un vehículo de alta tecnología requiere calidad en la cabina y al volante». Pero precisamente es ahí donde, desde hace tiempo, hay un problema estructural: el sector del transporte se está quedando sin relevo generacional. Según un estudio de la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), hasta 62% de los transportistas europeos se quejan de sus grandes problemas para contratar camioneros. →



En la logística del futuro serán decisivas la calidad del servicio y las personas que la brindan día a día.

Alexander Tonn, COO Road Logistics de Dachser

Solo en Alemania faltan 70.000 profesionales; cada año se quedan sin cubrir unos 20.000 puestos de trabajo adicionales al volante. «No nos podemos permitir que empeore esta escasez de conductores», advierte Umberto del Pretto, Secretario General de la Unión Internacional del Transporte por Carretera. «Las empresas están haciendo todo lo posible, pero los gobiernos y las autoridades deberían reforzar sus esfuerzos para mejorar las condiciones de trabajo y el acceso a la profesión».

Un perfil laboral bajo escrutinio

Con ello las instancias políticas tienen claros los deberes. Pero la exigencia también atañe a las empresas logísticas si quieren seguir estando al lado de sus clientes y ofrecerles soluciones de transporte y logística fiables y planificables. En el centro del debate están preguntas como las siguientes: ¿Cómo reclutamos jóvenes para una profesión muy exigente, pero al mismo tiempo atractiva? ¿Cómo podemos transformar la imagen de la profesión, que ha adquirido tintes negativos, para hacerla atractiva a hombres y mujeres? ¿Cómo aumentamos la confianza mutua y el aprecio por las personas que están en la carretera y sus funciones? ¿Y cómo ponemos en marcha medidas de formación específica que, en situación ideal, pueda llevarse a escala y allanar el camino para salir de esta escasez de profesionales?

Dachser ha sido una de las primeras empresas de logística en asumir el desafío y fue así que en 2014 lanzó su propia ofensiva de cualificaciones con la fundación de la «DACHSER Service und Ausbildungs GmbH». El objetivo: atraer a jóvenes

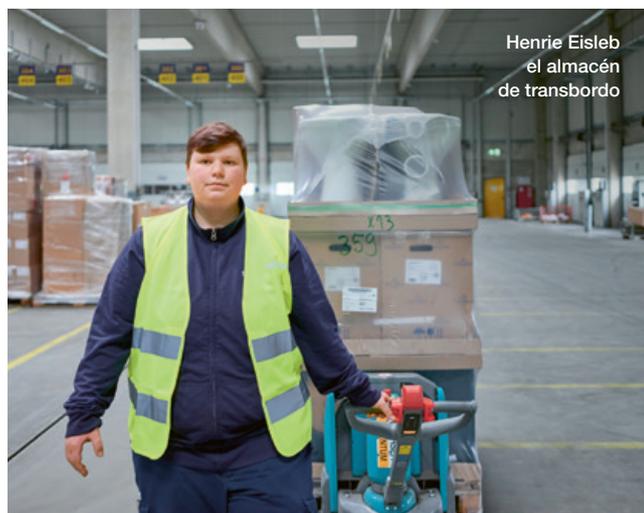
a la profesión de conducción, emocionarlos, formarles y a largo plazo garantizar su presencia en el mercado, tal vez como empresarios de transporte autónomos.

Desde el principio, este plan encontró suelo fértil en Bremen. Michael Schrader colaboró de forma activa en el comité de dirección a la hora de crear y desarrollar la DSAG. El director de la delegación dejó la aplicación práctica en Bremen en manos del gestor del parque móvil Christopher Trettin. Desde entonces, este padre de familia de 40 años entienda la formación y acompañamiento de las y los conductores casi como su «bebé». Una imagen apropiada porque a fin de cuentas todo bebé viene con sus problemas de dentición. «En 2015 solo fuimos capaces de atraer un aprendiz, más tarde tres, pero ninguno llegó al final», informa Trettin. La tasa de abandono en la formación de conductores profesionales siempre ha sido alta, a menudo más de 50 por ciento. «Pero no nos dejamos desanimar y seguimos adelante, procurando mejorar nuestra contribución hasta que, en cierto momento, empezará a correrse la voz de que la calidad y contenido de la formación de Dachser son muy buenos. Hoy en día tenemos entre seis y doce aprendices repartidos en los tres cursos».

Una formación que crea escuela

En Alemania, cada año inician su formación de conductores profesionales en la DACHSER Service und Ausbildungs GmbH unas 100 personas. «En diez años nos hemos convertido en una de las empresas líder en formación básica y permanente de conductores profesionales en Alemania. Hemos profesionalizado la formación continua (TQ1) y hemos puesto a prueba todos los procesos que tienen que ver con el mundo de la conducción», indica Alexander Tonn, COO Road Logistics de Dachser. Por ejemplo, esto ha implicado la contratación de personal de gestión del parque móvil en cada delegación Dachser alemana para atender las necesidades del personal de conducción. «En Dachser, damos importancia y valoramos a todo el personal de todos los niveles operativos», enfatiza Tonn. «Este reconocimiento y cultura laboral se refleja en el trato con los conductores profesionales y, no menos importante, en ofrecerles unas condiciones de trabajo lo más agradables posibles. Hablamos de temas como la alimentación saludable, el ejercicio y la prevención de adicciones».

«No solo es importante encontrar personal de conducción bueno, sino que también es decisivo retenerlo y motivarlo», enfatiza Hendrik Jansen, Managing Director de la DACHSER Service und Ausbildungs GmbH. También hay que tener en cuenta que ha cambiado la actitud de la gente con respecto al trabajo. «Hoy en día hay temas importantes como la conci-



Henrie Eisleb
el almacén
de transbordo



El conocimiento técnico
es una parte esencial
de la formación



Está bien pensar en tecnología inteligente, pero por lo menos igualmente importantes son las personas que la manejan.

Michael Schrader, General Manager European Logistics Dachser Bremen

liación de la vida privada y laboral, otras formas de comunicación y trabajar en algo que tiene sentido. Al iniciar un cambio cultural y promover una mayor valoración de la profesión podemos contribuir a que las y los conductores se mantengan motivados y satisfechos a largo plazo».

Una cultura que crea cohesión

También para Christopher Trettin, el gestor del parque móvil, además de una alta calidad profesional y técnica la clave para el éxito de la formación es una cultura empresarial vivida. Esto se demuestra en múltiples dimensiones. «Nuestros equipos de conducción se mantienen unidos. Ofrecemos fruta fresca de forma semanal, de vez en cuando ponemos una barbacoa para el personal y en los cumpleaños el equipo de Dachser tiene siempre un regalo. Sentirse valorado y aceptado como individuo ayuda a tener más disposición para trabajar, a apoyar a los compañeros y contribuye a la felicidad propia y al buen humor», indica Trettin.

Torsten Heiber recuerda cómo en el año 2015, cuando todavía era un adolescente, empezó su formación de conductor en Bremen. Avanzó con facilidad, lo cual agradó al gestor del parque móvil. Sin embargo, en algún momento decidió aceptar otro empleo e interrumpió su formación. En el año 2018 regresó a Dachser, finalizó su formación con honores en 2020 y durante

un tiempo trabajó en la llamada Task Force. Con este grupo de conductores Dachser apoya a sus socios de servicio en períodos punta. Ahora Torsten tiene 26 años, es más maduro tanto desde el punto de vista profesional como personal, y ha llegado a la gestión del parque móvil. Junto a Christopher Trettin se encarga con mucho afán de los aprendices de conductores profesionales actuales de la delegación de Bremen. «Es una suerte contar con Torsten en la formación. Conoce lo que implica la capacitación y el día a día de la conducción. Por experiencia propia también sabe de los prejuicios y tentaciones supuestamente atractivas que te pueden desviar de este camino profesional», comenta, satisfecho, Trettin. «Tanto nosotros como los aprendices lo valoramos mucho».

Una de las aprendices es Henrike Eisleb, conocida como «Henrie». Esta aspirante a conductora profesional de 20 años está en el segundo año y ya es muy valorada por el equipo de Bremen, cosa que no es habitual. Las conductoras profesionales siguen siendo «exóticas», en el sector la media es de solo un dos por ciento de mujeres. Según Trettin, uno de los motivos de la baja popularidad de la profesión entre las mujeres tiene que ver con esa imagen tan masculinizada de «reyes de las carreteras». Además, la tarea se considera muy exigente físicamente. «Por supuesto que a veces hay que agarrar cosas durante un viaje, por ejemplo extender los soportes de la caja móvil después de maniobrar», aclara Trettin. Pero se ha avanzado mucho en ofrecer soporte ergonómico para →



Los conductores
profesionales siguen
dando que hablar



No solo es importante encontrar personal de conducción bueno, sino que también es decisivo retenerlo y motivarlo.

Hendrik Jansen, Managing Director DACHSER Service und Ausbildungs GmbH

ayudar a levantar cargas pesadas, así como con las carretillas eléctricas que facilitan mucho el traslado y colocación de palés. «Asumir que las mujeres no son capaces de hacer estas cosas es simplemente cosa del pasado. Henrike está haciendo un curso fantástico. En el caso de las conductoras profesionales no hemos tenido más que buenas experiencias».

Un trabajo exigente

En general, hoy en día se exige más cabeza que bíceps de las y los conductores profesionales. Sobre todo cuando se trata de usar de manera óptima la tecnología. Hay estudios que demuestran que una formación especial puede reducir el consumo de combustible y las emisiones de gases de efecto invernadero y CO₂ hasta en un 14 por ciento. Eso le gusta al personal de conducción, hasta el punto de convertirse en un «desafío deportivo»: ¡a ver quién conduce de lo más eficiente y ambiental posible!

«Suele ser el alumnado quien conduce las furgonetas y los camiones eléctricos que se usan en nuestra red de transporte de corta y de larga distancia», indica Hendrik Jansen. «Sienten curiosidad y fascinación por las nuevas tecnologías. Como “first mover” adquieren seguridad en sí mismos y la certeza de estar en el buen camino en cuanto al futuro». En Bremen, el alumnado de tercer año ya se pone al volante de, entre otros, el Renault Trucks E-Tech D16 totalmente eléctrico. «Nuestra aprendiz Henrie está muy emocionada. Familiarizarse con la tecnología más moderna hace que nuestros aprendices sientan un cierto orgullo», afirma Christopher Trettin.

Y tienen motivos para sentirse orgullosos porque se embarcan en un campo laboral muy exigente en el que las competencias técnicas y profesionales son tan importantes como los conocimientos jurídicos y administrativos relativos a la normativa de tráfico, el transporte de mercancías peligrosas o el aseguramiento de la carga. «Para ello se necesita un cierto tipo de personalidad», afirma Christopher Trettin. «El oficio de conducción profesional no es un perfil auxiliar de baja cualificación, sino que define a gente formada que tiene que estar dispuesta a asumir

la responsabilidad sobre el vehículo y las mercancías. Y además tiene que saber navegar el tráfico, incluso en callejuelas o atolladeros». Y por último, pero no menos importante, necesita habilidades sociales y comunicativas específicas: por ejemplo, en el trato diario con planificadores de expedición, responsables de almacén y clientes finales. «Con una media de 16 paradas en 16 puntos de contacto son muchas las personas con las que entras en contacto, con sus diversos caprichos y estados de ánimo. Es importante tener presencia y personalidad», afirma Trettin.

Establecer nuevos estándares formativos

Teniendo en cuenta el importante papel del personal de conducción y con toda la experiencia de diez años de formación, las prioridades de la DACHSER Service und Ausbildungs GmbH están claras: «En un mercado laboral cada vez más complicado, es más importante que nunca establecer una relación de confianza y en igualdad, ofrecer condiciones de trabajo atractivas para el personal de conducción y una cooperación sólida y de futuro con nuestros socios de servicio», indica Alexander Tonn.

Una iniciativa lanzada en 2024 en el Business Field Road Logistics también apuesta por una colaboración continua y justa con las empresas de transporte. El punto de partida es un Código para socios de servicio que pretende servir como guía cultural unificada de cooperación. Para ello, Dachser ha designado coordinadores en cada delegación que actúan de interfaces entre las delegaciones, sus socios de servicio, el personal de conducción y la Head Office.

Todos estos planes y medidas no van a superar la escasez de conductores mundial y estructural por sí solos, pero el camino está claro: «En la logística del futuro serán decisivas la calidad del servicio y las personas que la brindan día a día», afirma Alexander Tonn. «Las bases fundamentales se ponen durante la formación inicial y continua». Y en ese caso, como en Bremen, las estrellas no son solo la nueva generación de vehículos, sino todas las conductoras y conductores.

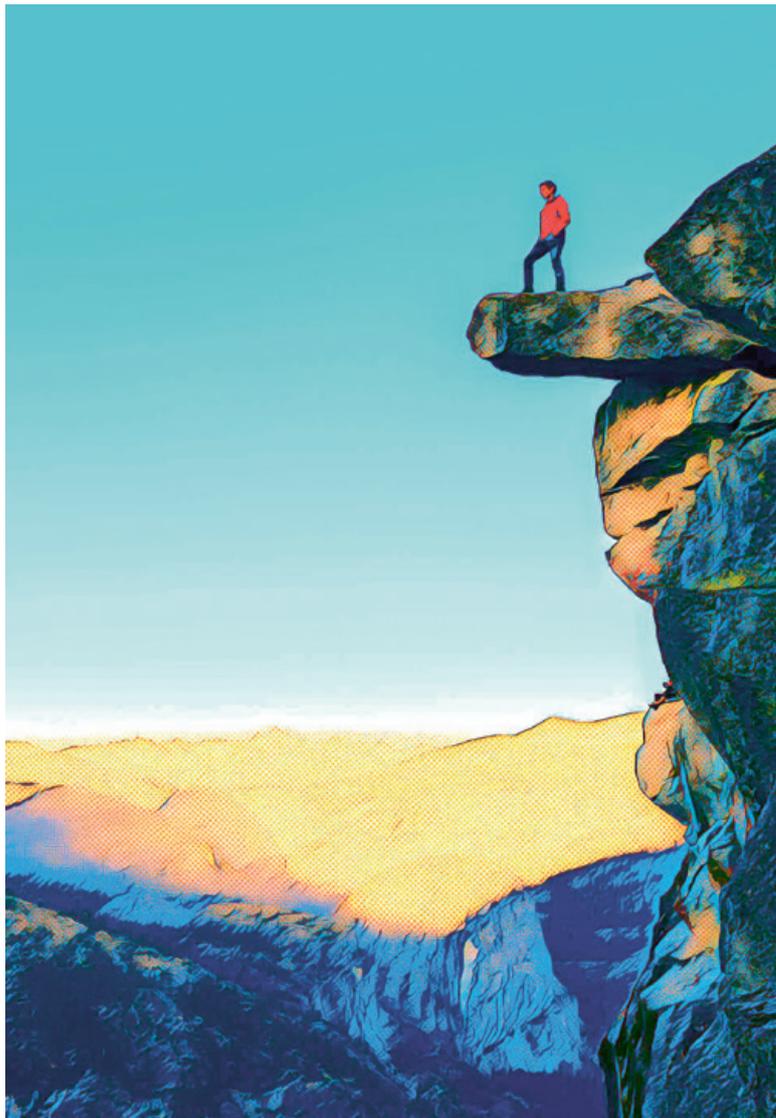
M. Schick

Para garantizar capacidades de transporte en periodos punta, Dachser ha formado una Task Force. Dirigida por la DACHSER Service und Ausbildungs GmbH, las conductoras y conductores de este grupo de trabajo apoyan a los socios de servicio de Dachser y en las delegaciones cuando es necesario. Como parte de la Service Partner Initiative los coordinadores de socios de servicio deben mejorar la calidad realizada. Se empezará con los socios de servicio de Dachser en Alemania, Francia e Iberia. A largo plazo está previsto aplicar la iniciativa en toda Europa.

Personas y mercados

Al borde del precipicio

¿Por qué temblamos cuando nos encontramos a gran altura, de pie sobre rejillas o cuando miramos por la ventana de un rascacielos? La respuesta la encontramos en la evolución humana. Para nuestros antepasados, el miedo a caerse era un instinto de supervivencia. Hoy en día hay mucha gente a la que le da un cierto subidón. En Vietnam el puente Bach-Long (dragón blanco en castellano), el puente de cristal más largo del mundo, atrae a quienes disfrutan de las aventuras por todo lo alto. Quien no se atreva a cruzar los 632 metros entre un valle de 150 metros de profundidad entre dos montañas puede empezar con unas prácticas para hacer frente a su pánico. Un equipo de investigación interdisciplinar de la Universidad de Basilea ha desarrollado una aplicación para que las personas afectadas puedan ir superando paso a paso su miedo a las alturas gracias a diversos escenarios de vértigo en 3D con gafas de realidad virtual.



Transparencia total



Si el vidrio está compuesto por materiales opacos como la arena, la soda y la cal, ¿por qué es transparente? La respuesta la encontramos en su estructura de solidificación amorfa. En este caso no se da ni la organización regular del cristal ni hay presencia de electrones libres que puedan absorber la luz. «A diferencia de otros sólidos, como los metales que dispersan la luz mediante reflexión y absorción, el vidrio deja pasar los rayos de luz libremente», explica Christoph Weder, profesor de Química de Polímeros y Materiales de la universidad suiza Université de Fribourg.

Dirimir el tráfico

¿Quién tiene preferencia? ¿Debería esperar el peatón o tiene prioridad para cruzar ante el coche? Lo que hoy se dirime con una mirada o un leve gesto con la mano, en el futuro necesitará otra solución cuando hablemos de vehículos autónomos. A ello contribuirán los sistemas de proyección holográfica que permitirán que el coche se comunique con su entorno. Los investigadores del instituto Fraunhofer de Jena de Óptica Aplicada y Mecánica de Precisión (IOF) han desarrollado un microproyector dinámico. Gracias a la tecnología láser es capaz de proyectar al exterior pictogramas fácilmente reconocibles incluso en una carretera muy soleada e incluir en su proyección hasta elementos dinámicos. Con su pequeño tamaño este sistema de comunicación luminosa puede integrarse en cualquier resalto.

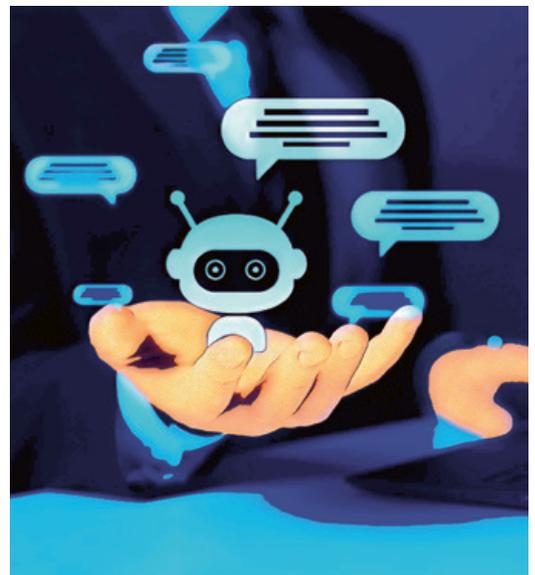


Como nuevas

Las fundas de silicona transparente protegen nuestros teléfonos móviles y tabletas ante arañazos y roturas. Por desgracia, con el tiempo se descoloran y se ponen feas. Antes de tirarlas a la basura podríamos probar un simple remedio casero: la levadura en polvo. Al disolverla en agua, neutraliza muchos residuos orgánicos e impurezas de la superficie de la silicona sin dañar su estructura gracias a sus propiedades alcalinas. Simplemente hay que dejar a remojo la funda dos horas y luego enjuagar con agua limpia, secar y ¡listo!

Transparencia controlada

Desde que el Chatbot ChatGPT ha pasado a ser de uso gratuito para todo el mundo, la inteligencia artificial ha llegado a un público amplio y ha desatado un acalorado debate. ¿Nos ofrece la IA más transparencia en nuestro mundo de datos? ¿O es la tecnología una amenaza para los derechos fundamentales, la protección de datos o la seguridad personal? Los propios investigadores y desarrolladores de IA advierten de sus potenciales peligros, sobre todo en el caso de los sistemas de IA autónoma. En consecuencia, crece también el deseo de una mayor concienciación sobre los riesgos. Por ejemplo, la UE ha reaccionado con la primera legislación en el mundo sobre la IA. De las nuevas posibilidades de la IA deberían beneficiarse todas las personas. El reglamento establece, entre otras, una obligación de indicar si un contenido ha sido generado por IA, normas más estrictas para usos de alto riesgo y también prohibiciones, como por ejemplo la de la vigilancia masiva.



Panorama



¡Futuro
a la vista!

Desde tiempo inmemorial las personas han intentado predecir acontecimientos futuros, a veces por vías peculiares. Hoy en día, los métodos estadísticos suelen ofrecer pronósticos precisos. Pero incluso para las supercomputadoras los sistemas sociales siguen siendo impredecibles.

En el siglo VI a.C., el rey lidio Creso declaró la guerra al emergente reino persa con la seguridad de ganarla, pues había consultado previamente con el Oráculo de Delfos. El oráculo le había comunicado que, si superaba la frontera del río Halis, destruiría un gran imperio. Pero en vez de la esperada victoria sobre los persas, Creso sufrió una derrota estrepitosa. Incluso se suponía que debería de marcar el final del influyente reino.

Por devastadoras que pudieran ser las predicciones del oráculo, los dirigentes de la Antigua Grecia solían dejarse orientar por él. Existía una auténtica «futurocracia», una autoridad del (presunto) futuro, según constata el historiador francés Georges Minois en su libro «Historia del futuro». En aquel momento se usaban 230 métodos diferentes de adivinación.

Pero también en otras épocas las personas han intentado ver el futuro con diferentes medios. Ya en la Antigüedad se interpretaban los sueños y se examinaban las entrañas de sacrificios animales. Los druidas celtas interpretaban el vuelo de los pájaros, en la Antigua Babilonia se observaba el movimiento de los planetas. A lo largo de la historia de las culturas, los métodos se fueron reciclando, transformando y ampliando: el famoso vistacito a la bola de cristal se introdujo en el siglo XIX.

De Delfos a datos

En la sociedad del conocimiento actual este tipo de charlatanería no pasa de ser un tema de conversación en el mejor de los casos. La necesidad de ver el futuro, sin embargo, se ha mantenido inalterable. Las bolas de cristal han sido sustituidas por modelos matemáticos que derivan probabilidades de evoluciones futuras mediante datos estadísticos. En 1972, el «Club de Roma» causó revuelo al contraponer el deseo de crecimiento de la economía mundial con los recursos limitados. La base del informe «El límite del crecimiento» fueron cálculos de las supercomputadoras más modernas del momento.

Los economistas no acertaron en todo, pero el enfoque técnico-matemático empezó a abarcar cada vez más ramas y disciplinas. Incluso para acontecimientos climáticos complejos existen ahora pronósticos relativamente fiables gracias a ordenadores muy potentes. El salto cualitativo lo dará la inteligencia artificial, que también reconoce patrones, tendencias y relaciones complejas gracias a una enorme cantidad de

datos. Esto no solo ayuda a hacer el clima más previsible, sino que también ayuda a pronosticar, por ejemplo, los comportamientos de los consumidores o las necesidades de los clientes. En la era de los Big Data, todo parece ser más predecible.

Probabilidades que importan

Y sin embargo, a pesar de toda esta sofisticación técnica, nos siguen sobrecogiendo acontecimientos inesperados y sus consecuencias, sea por la pandemia del coronavirus, por la guerra en Ucrania o por catástrofes naturales. En el deporte y en las elecciones, contra todo pronóstico, acaban ganando los que se daban por perdedores seguros, en las bolsas muchas veces hasta el analista más pintado se enfrenta a constantes sorpresas. Hay quien, con algo de guasa, se aferra al dicho que se ha atribuido a Mark Twain, Niels Bohr o Winston Churchill: «Las predicciones son difíciles, sobre todo cuando se refieren al futuro».

Sin embargo, los esfuerzos tampoco son en vano porque hay muchos ámbitos en los que la incertidumbre restante es soportable: lo que importan son las probabilidades. Podemos poner como ejemplo el mantenimiento: con el «mantenimiento predictivo» podemos sustituir piezas antes de que se estropeen de manera irreparable. En el comercio, las previsiones de la demanda optimizan el inventario, en la logística ayudan a planificar rutas y capacidades de carga con antelación. Esto mejora la eficiencia de recursos y también la calidad.

Los pronósticos cambian el curso de las cosas

Sin embargo, las personas a menudo se inclinan a seguir su propia lógica incluso ante los pronósticos más precisos y detallados, incluso en contra de toda lógica. Solo así se entiende que los alarmantes informes y análisis del Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático no hayan provocado un cambio de conductas o de rumbo: rápidamente se encuentran motivos para dudar de los modelos de predicción («No va a llegar la sangre al río...») y para abstenerse de introducir cambios que sí son necesarios. La responsabilidad en este caso es de las personas y sus intereses cortoplacistas y no de los modelos de predicción matemática o de las capacidades informáticas o de inteligencia artificial. Ahí poco pueden hacer los modelos matemáticos.

Es así que incluso las predicciones no atendidas y rechazadas también influyen en el futuro. Y volvemos a las premoniciones de los oráculos de la Antigüedad, que conscientemente se formulaban de una manera tan florida y ambigua que siempre acababan teniendo razón. También en el caso de Creso, los sacerdotes pudieron refugiarse en el margen de interpretación, dado que sí cayó un imperio, solo que no precisamente el que tenía en mente quien les había consultado. **S. Ermisch**



La partida continúa

Cuando Gran Bretaña abandonó el mercado interior europeo hace cuatro años hubo que volver a barajar las cartas que regulaban el comercio entre la isla y la Unión Europea. Un desafío sin precedentes para el cual Dachser ha desarrollado su propia solución: Smart Border Connect.

«Gamechanger» es una palabra que cada vez se oye más, incluso hasta el punto de haber perdido su sentido, pues parece aplicarse ya a cualquier pequeño cambio o mejora de producto. Pero si alguien entiende de cambiar las reglas del juego son Mark Rollinson y Mark Cosgrove. Nos reunimos con el Regional Managing Director de Dachser UK and Ireland y el Sales and Commercial Manager de Gran Bretaña e Irlanda en el centro logístico de Dachser de Northampton. Reina un ambiente excepcional. «Hemos conseguido algo grande», indica Mark Cosgrove. «Un gamechanger para nosotros y nuestros clientes». ¿Será cierto?

Se refieren a Smart Border Connect, un nuevo servicio logístico desarrollado por Dachser. Cuenta con dos opciones de servicio, Connect40 y Connect42, para superar muchas barreras fronterizas y permite de esta manera a los exportadores británicos un acceso sin fisuras al mercado de la UE. «Para los exportadores británicos que hacen el despacho aduanero según los Incoterms DDP (Delivery Duty Paid) les ofrecemos una solución aduanera a medida que tiene como base los impulsores históricos de las compras logísticas: rapidez en los tiempos de tránsito y calidad de servicio. Y esto unido a precios competitivos», afirma Mark Cosgrove.

Una logística de grupaje sin fisuras en toda Europa es algo que parece evidente desde la perspectiva de un Estado miembro de la UE. En 2023 se transportaron solo en la red Dachser más de 64 millones de envíos internos, sin fronteras de mercado interior, y, por lo tanto, sin aduanas y sin el costoso desgaste administrativo y regulatorio asociado. →

«Con Smart Border Connect hemos desarrollado una solución Dachser adaptada que permite a los exportadores del Reino Unido minimizar los efectos del Brexit sobre sus clientes de la UE», indica Alexander Tonn, COO Road Logistics. «Gracias a un despacho aduanero avanzado pueden volver a atender todos sus mercados meta europeos con tiempos de tránsito comparables a los de antes del Brexit».

Pero esta evidencia se convirtió en desvarío desde el 23 de junio de 2016. Ese día el 52 por ciento de los británicos votaron en referéndum a favor de que Gran Bretaña abandonara la UE. Un terremoto que desencadenó la dimisión del primer ministro David Cameron y que inicialmente dejó a muchos actores del escenario político totalmente desorientados. El 29 de marzo de 2017 Londres presentó su solicitud de salida a Bruselas. Con ella se ponía en marcha el plazo de dos años, hasta final de marzo de 2019, en el cual ambas partes tenían que negociar las condiciones del Brexit. Lo que siguió fue un desaguado de idas y venidas sin precedentes entre Gran Bretaña y la UE para llegar a las condiciones de salida, los plazos y modalidades de aplicación del Brexit. «De repente quedaba todo abierto, sin ningún tipo de soluciones rápidas imaginables. Lo único que estaba claro era que las bases del libre comercio iban a cambiar de forma fundamental. Nadie sabía exactamente lo que iba a significar esto para la importación y exportación de Gran Bretaña», recuerda Mark Cosgrove. «Y el tiempo corría. Fue un estrés tremendo. Los socios comerciales, los transportistas y también los responsables de aduanas necesitaban soluciones para las cuales no existía ningún modelo».

Muchas noches sin dormir

Quien pudo permitírselo, por ejemplo las empresas posicionadas internacionalmente, empezó a trasladar su actividad a la UE. «Para muchas pequeñas y medianas empresas, sin embargo, esta no era una opción, tenían que encontrar soluciones para gestionar los efectos totalmente nuevos, complejos y al principio imprevisibles del Brexit», informa Mark Rollinson. «Pasamos muchas noches sin dormir. Yo incluido. En ningún caso queríamos perder la conexión con la red Dachser europea por cuestión de impedimentos aduaneros».

El 20 de diciembre de 2019 se hizo la luz: la Cámara de los Comunes adoptó la propuesta legislativa de la retirada de la UE con 353 votos a favor y 243 en contra. Solo cuatro semanas más tarde, el 31 de enero de 2020, a las 23.00 hora

local (00.00 CET) Gran Bretaña salió de la UE, pero hasta final de ese año se mantuvo en fase de transición en el mercado interno. «Por lo menos en la rama logística ganamos algo de tiempo para poder adaptarnos a la nueva situación y para crear las condiciones apropiadas para el nuevo transporte de mercancías entre Gran Bretaña y la EU. Pero ahí llegó el coronavirus y ya fue el desastre total», indica Mark Rollinson. «Nadie podía haberse imaginado un escenario de este tipo. Como mucho en una película de catástrofes. Pero esta catástrofe era real. Y tuvimos que salir de la mejor manera posible».

Cuando Mark Rollinson y Mark Cosgrove recuerdan esa época, todavía les parece una aventura. «Todas las normas, todos los procesos y procedimientos tuvieron que pasar por la prueba de fuego. Muchas empresas y transportistas de mediano tamaño de Gran Bretaña se quedaron paralizadas. Pero con Dachser, con los accionistas y la Head Office contamos con un fuerte apoyo profesional, financiero y sobre todo emocional», comenta Mark Rollinson.

Se buscan especialistas

En su camino al post Brexit Dachser UK tuvo que adquirir experiencia en las nuevas condiciones de importación y exportación. «Para ello necesitábamos gente de aduanas, que en el mercado prácticamente no existía. Por eso en 2021 formamos personal junto con la Head Office de Dachser», comenta Mark Rollinson. Además de desarrollar competencias en cuanto al nuevo despacho aduanero, se necesitó formar a más gente para cumplimiento, operaciones, finanzas, flujo de caja y más cuestiones. Y funcionó. En un tiempo muy breve se pudo ampliar el equipo de 16 a 150 expertos en aduanas. «Pero primero teníamos que ofrecer a estos especialistas puestos de trabajo y el espacio y medios técnicos correspondientes. Otra vez un esfuerzo titánico que ha tenido éxito», indica Rollinson.

Y así se cierra el círculo con Smart Border Connect. Con el Brexit, Dachser ya tenía un portal de documentos especializado en documentos aduaneros y apoyaba su propio Customs Hub al



Desde la introducción de Smart Border Connect hemos registrado una enorme demanda tanto de clientes existentes como nuevos.

Mark Cosgrove, Regional Sales and Commercial Manager Dachser UK and Ireland



Soluciones a medida para exportadores



Hay muchas pequeñas y medianas empresas que necesitan una solución para la exportación ante las consecuencias complejas e inesperadas del Brexit.

Mark Rollinson, Regional Managing Director Dachser UK and Ireland

ampliar las estructuras del Shared Service Center. Gracias a todo esto y a muchas ideas del Dachser UK Thinktank, en febrero de 2024 pudo introducirse la solución Smart Border Connect tras un año de desarrollo. Así, Dachser transporta mercancías para los clientes del Reino Unido a Europa principalmente a través del francés Smart Border System de manera rápida, fiable y fluida incluidos los procesos aduaneros y fiscales. Los tiempos de tránsito en el grupaje normal se pueden comparar ya con los tiempos previos al Brexit. Los exportadores del Reino Unido que utilizan este sistema pueden por fin respirar.

Despacho aduanero anticipado para evitar perder tiempo de tránsito

La base para ello la encontramos en el uso de los Incoterms DDP, porque en ese caso el remitente es responsable del despacho aduanero y del IVA, y el cliente no tiene que pagar nada al recibir su envío. Los productos pueden transportarse como entrega nacional en el mercado común e integrarse sin problemas en la red europea de Dachser con conexiones a todos los

países de la UE, sin pérdida de tiempos de tránsito ni mayor esfuerzo administrativo.

«Desde la introducción de Smart Border Connect hemos registrado una enorme demanda tanto de clientes existentes como nuevos. Muchos se han decidido a pasar a los Incoterms DDP en sus entregas para beneficiarse de los tiempos de tránsito más rápidos de Dachser», indica Mark Cosgrove. «Con ello hemos dado en el clavo».

«Smart Border Connect», añade Mark Rollinson, «no solo es interesante para el Reino Unido, sino también para terceros países, por ejemplo para seguir integrando otros países no pertenecientes a la UE como Suiza y Noruega. Será interesante cuando Dachser engrane todavía más los Business Fields European Logistics y Air & Sea Logistics con el objetivo de llegar a una solución de grupaje puerta a puerta mundial. Con Smart Border Connect en la caja de herramientas y este conocimiento podremos servir a nuevos y antiguos mercados en crecimiento en todo el mundo de forma más eficiente e integrada», pronostica Rollinson. «Una situación emocionante que sí que va a ser otro gamechanger», de ello está seguro Mark Cosgrove. ¿Una palabra demasiado grande? En Gran Bretaña está claro que saben bien lo que significa.

M. Schick

Del laboratorio del futuro

El futuro del camión de hidrógeno

El camión de hidrógeno constituye una alternativa prometedora para el transporte de mercancías por carretera libre de emisiones. Pero antes de que se pueda utilizar a mayor escala todavía es importante dar respuesta a algunas cuestiones técnicas y económicas.

Con el hidrógeno (H₂) se pueden impulsar vehículos comerciales pesados casi totalmente libres de emisiones, es decir, sin emisión directa de gases de efecto invernadero (sobre todo CO₂) y contaminantes atmosféricos (óxido de nitrógeno, hollín etc.). Por ello, los camiones H₂ se incluyen en vehículos libres de emisiones de la legislación europea, con lo que, entre otras, están exentos de la prohibición de circular por los centros urbanos o de ciertos peajes para camiones.

A diferencia de los vehículos de batería eléctrica (BEV), los camiones H₂ todavía se encuentran en una fase tecnológica y de aplicación diferente. Mientras que los camiones BEV poco a poco se irán produciendo en serie tanto para el transporte de cercanías como para, a partir de 2025, el de larga distancia con una autonomía de hasta 500 kilómetros, los camiones H₂ solo están disponibles, en el mejor de los casos, como prototipos y camiones de series pequeñas. Todavía no está claro ni el tipo de propulsión de hidrógeno ni el proceso de repostaje que prevalecerán.

En principio hay que distinguir entre los camiones H₂ con una propulsión por combustión interna (H₂-ICE) y los vehículos con propulsión eléctrica de pila de hidrógeno (FCEV). Los camiones H₂-ICE se basan en la tecnología existente para la gasolina y el diésel. El hidrógeno se inyecta a presión en un motor de pistones y se combustiona de manera que la energía liberada se transforma en calor y movimiento. Con esa tecnología, su ventaja es también su desventaja: se basa en la sofis-

ticada tecnología de combustión actual. Lo que en este momento es una ventaja, con el cambio cada vez mayor hacia plataformas de vehículos eléctricos puede resultar una desventaja en el futuro porque los fabricantes OEM se centrarán en una única plataforma a largo plazo. Además, los H₂-ICE emiten emisiones residuales de CO₂ y contaminantes. De los grandes fabricantes de vehículos comerciales, MAN, Volvo y Daf han anunciado que quieren continuar impulsando el desarrollo de la tecnología de combustión de H₂.

Atención especial a las pilas de combustible

La mayoría de los fabricantes de vehículos comerciales se centran, en el caso del H₂, en la pila de combustible: durante una reacción catalítica dentro de la pila los átomos de hidrógeno liberan un electrón. Se produce energía eléctrica que o bien se usa directamente para la propulsión eléctrica o se almacena en la batería de reserva. En contacto con el oxígeno atmosférico aspirado, la reacción origina como «producto de desecho» vapor de agua (H₂O) y calor. El camión FCEV se basa en las plataformas de electromovilidad y la tecnología tiene una mejor eficiencia en comparación con motores H₂-ICE equivalentes. En particular, Daimler Trucks, Volvo e Iveco trabajan en este tipo de camiones para cabezas tractoras y ya han puesto en circulación prototipos FCEV. Sin embargo, los vehículos de serie con una red de apoyo correspondiente no se anunciarán hasta el final de la década. El fabricante surcoreano Hyundai acaba de lanzar una pequeña serie de camiones FCEV tipo Xcient Fuel Cell. También Dachser cuenta desde hace más de un año con un vehículo a motor H₂ con remolque Hyundai que funciona en dos turnos. El vehículo de Magdeburgo recorre sin problemas el trayecto de ida y vuelta entre la capital de Sajonia-Anhalt y Berlín gracias a su autonomía de más de 400 kilómetros.

Tres sistemas en pugna

La tecnología de pila de combustible ya está madura para el sector del camión. Lo que todavía falta es un estándar para el almacenamiento del hidrógeno en el vehículo. Hay tres sistemas en pugna: en los buses urbanos y, por ejemplo, en el camión Hyundai que ya está en uso, el estándar es el almacenamiento de hidrógeno en forma de gas en bombonas a 350 bares. La tecnología de 350 bares está rodada y por ello es elevado el número de gasolineras que la utilizan. Sin embargo, su gran desventaja es que las bombonas necesitan mucho espacio, de manera que con las dimensiones de los vehículos existentes difícilmente se puede alcanzar una autonomía de



Camiones de hidrógeno en Dachser en uso diario

más de 500 kilómetros sin perder espacio de carga para la mercancía. Con ello, no ofrecen una ventaja directa de autonomía frente a los BEV.

Por eso, fabricantes como Daimler o Iveco apuestan por la tecnología de 700 bares. El hidrógeno almacenado en bombonas a mayor presión permite una mayor autonomía de hasta 750 kilómetros sin disminuir el espacio de carga. Según el Reglamento AFIR de la UE, está previsto que antes del 2030 se cree una red de gasolineras de 700 bares en la red de autopistas.

Daimler apuesta por esta ambiciosa tecnología de almacenamiento de H_2 . El hidrógeno licuado a presión y en frío (LH_2) debe almacenarse en forma líquida en contenedores especiales, de manera semejante al GNL, una tecnología en la que el gas natural se licúa en frío y a presión. La alta densidad energética de la tecnología LH_2 debería permitir a los camiones una autonomía de más de 1.000 kilómetros. Debido al alto consumo energético del licuado, esta tecnología de almacenamiento de hidrógeno todavía está lejos de estar disponible de forma generalizada.

Los costes marcan la diferencia

En comparación directa de los costes, la tecnología del hidrógeno todavía va por detrás de camiones BEV. Debido a que todavía no es posible la producción en serie, la adquisición (Capex) de camiones FCEV supone más del doble que la de camiones BEV comparables. En cuanto a los

costes operativos (Opex), son especialmente relevantes el consumo de energía de los vehículos y el precio del hidrógeno o de la electricidad verdes, incluidos los costes de infraestructura de repostaje y carga. Pero los niveles de precios son muy diversos en Europa.

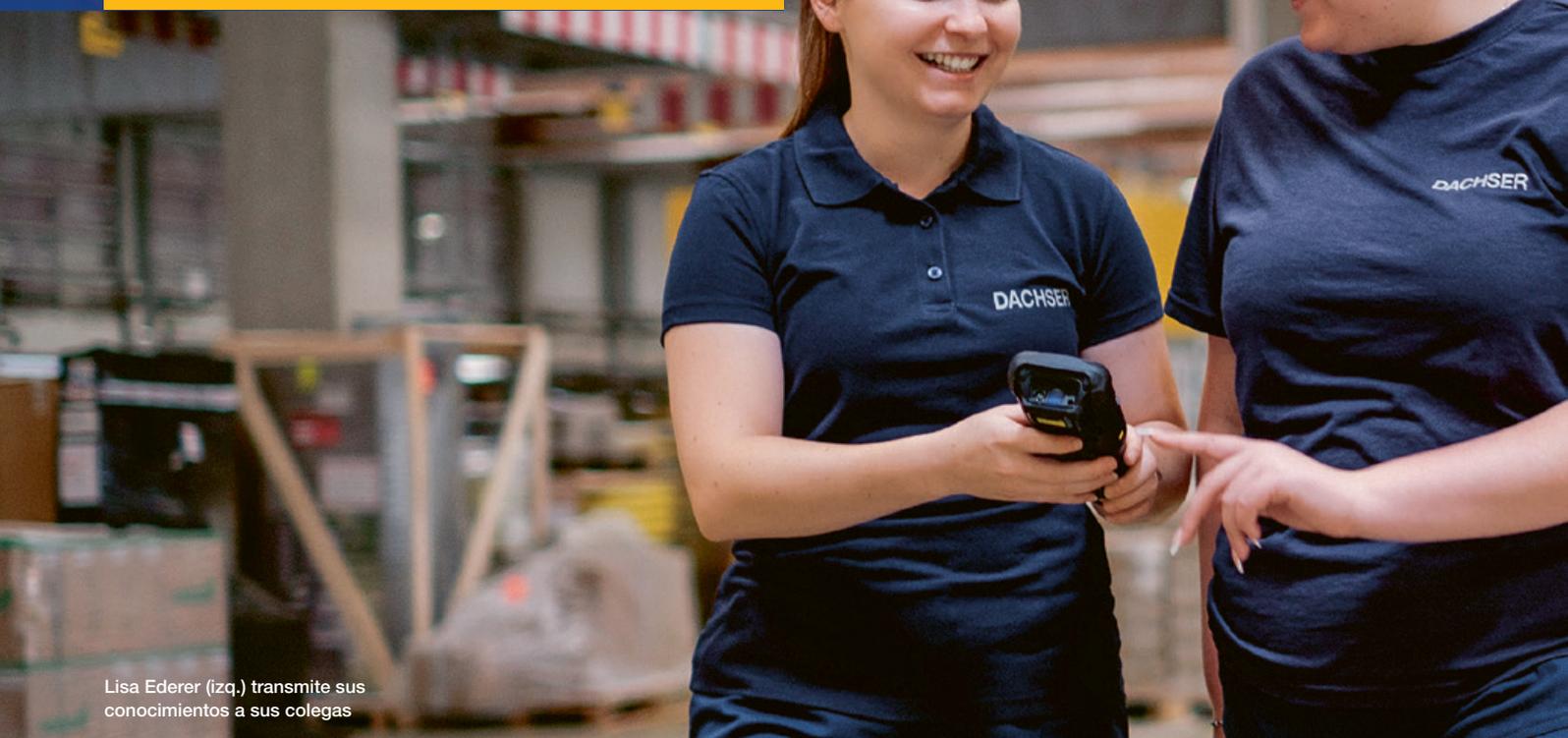
Los camiones H_2 podrían tener una ventaja económica frente a los BEV, cuando se incluyen en los cálculos una autonomía de más de 500 kilómetros o los tiempos de funcionamiento. Cuando, por ejemplo, se pierde tiempo de transporte durante la carga de los BEV por falta de puntos de carga rápida o si los vehículos BEV no pueden funcionar 20 horas diarias, los camiones H_2 podrían ser ventajosos en cuanto a los costes generales gracias a sus breves tiempos de repostaje de 15 minutos.

Los proveedores de camiones H_2 tienen que definir urgentemente el estándar de repostaje para que puedan hacerse las inversiones en la infraestructura de carga y para que pueda empezar la producción en serie. Solo así el camión H_2 podrá contribuir a la protección ambiental. Para Dachser, la logística de transporte por carretera en la UE necesita de todas las tecnologías permitidas de emisiones cero. En el debate a veces acalorado sobre «BEV frente a H_2 » tiene que estar presente la idea de que no nos encontramos ante una disyuntiva, sino ante la posibilidad de utilizar ambas opciones.

Andre Kranke, Head of Corporate Research & Development de 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 en la logística



Lisa Ederer (izq.) transmite sus conocimientos a sus colegas

La pionera

Transit Terminal Trainer es todavía un perfil laboral muy novedoso en Dachser. Lisa Ederer es una de sus pioneras. Desde Graz, se encarga de la coordinación adecuada entre equipos y procesos en la terminal de transbordo. Para ello se requieren importantes cualidades tanto profesionales como humanas.

Al principio no sabía bien lo que se le venía encima. ¿Y cómo saberlo? Lisa Ederer, de la delegación de Dachser de Graz, fue una de las primeras candidatas para un perfil profesional totalmente novedoso: Transit Terminal Trainer. En enero de 2023, participó en el primer curso de tres días en la Head Office de Dachser en Kempten para este nuevo cargo que resume la transmisión del conocimiento y del saber hacer en las terminales de transbordo. De eso hace apenas un año y medio,

pero las 50 personas designadas como Transit Terminal Trainer de nueve países de la red Dachser ya se han hecho imprescindibles.

«Tengo que tratar tanto con aprendices de 16 años como con la generación mayor que está a punto de jubilarse. Quiero ser una buena interlocutora para todos», afirma Lisa Ederer. La función que desempeña esta joven de 22 años se parece a la de una directora de orquesta en la terminal de transbordo de Graz cuando los cambios, también en la logística, avanzan cada vez más rápidamente. Además, la Transit Terminal Trainer es responsable de la delegación de Dachser de Stans, en el Tirol, que visita de forma periódica.

Conocimiento humano y técnico

«Es un trabajo muy interesante y variado. Tengo que transmitir una gran cantidad de conocimiento técnico, pero al mismo tiempo tengo que estar ahí para escuchar y solucionar problemas de mis compañeras y compañeros», comenta Lisa Ederer. Las cualidades humanas son tan importantes en este trabajo como el know-how y el saber hacer en cuanto a nuevas aplicaciones o procesos. Y las tareas son muy diversas: entre otras, se encarga de los procesos de integración in situ de nuevo personal en el almacén de transbordo, así como de determinar las necesidades de formación y de organizar las unidades formativas para los operarios logísticos. Las y los Transit Terminal Trainer, además, deben tener en cuenta los procesos de trabajo, hacer propuestas de optimización basadas en la práctica

y apoyar a la hora de introducir nuevas herramientas y tecnología. «Los operarios logísticos de nuestras terminales de transbordo son la piedra angular de casi todos los procesos importantes para la producción», explica Eva-Maria Marcour, Head of Competence Development & Expert Programs Road Logistics. «Por ello su buena integración en el equipo, las formaciones específicas y su formación continua son vitales para el éxito de nuestro negocio principal de logística de grupalaje y para el crecimiento constante de nuestra empresa».

Con esta convicción, Lisa Ederer acompaña a 35 personas en Graz y a 17 en la delegación de Stans. «Cada dos o tres meses organizamos talleres para ponernos al día con las novedades y para revisar temas importantes. Por ejemplo, a partir de qué momento se deben documentar daños con fotos, cómo se deben hacer los controles de fijación de la carga o cómo se deben asegurar las mercancías y las carretillas elevadoras», comenta.

Optimización de procesos constante

Dos veces al año Lisa Ederer realiza una encuesta al personal para ver cómo se pueden mejorar los procesos de la terminal de transbordo in situ: «Recibimos una gran cantidad de buenas ideas, sobre todo cuando se introducen nuevas herramientas». En cualquier modernización y desarrollo tecnológico es igualmente importante que se sigan manteniendo los valores empresariales.

«Dachser es de facto como una familia, nunca hubiera imaginado que el apoyo en el trabajo podría ser tan grande», enfatiza Lisa Ederer. A todo ello contribuye ella misma en gran medida, dado que la Trainer siempre escucha a todas las personas en la terminal de transbordo.

Para esta exigente tarea, la joven recibe apoyo total de la red Dachser. Una vez al mes, como todas y todos los Transit Terminal Trainer de la empresa familiar participa en una aula virtual. Ahí reciben información y se debaten las novedades y temas más importantes. Además, tienen la oportunidad de recibir formación sobre temas concretos. «Tenemos una TT Trainer Community estupenda con la que compartimos nuestro conocimiento y materiales de formación», comenta Lisa Ederer. «Aprendemos con los demás y de los demás. Esto es divertido y también te proporciona un plus de motivación».

Una vez al año, cada Transit Terminal Trainer recibe su invitación para asistir a una semana de formación que tiene lugar en otras delegaciones de Dachser y en diferentes países, lo cual permite a expertos y expertas como Lisa Ederer conocer distintas variantes de procesos.

«Gracias a esas formaciones también me he desarrollado a nivel personal, por ejemplo, he aprendido a presentarme bien y a ser persuasiva», cuenta Lisa Ederer. De esos talleres de desarrollo personal que forman parte de la formación básica de tres días recuerda especialmente el «principio del florecer del loto»: «Hacer como las plantas, que dejan desvanecerse el estrés y el enfado, me ha ayudado a entender cómo manejarme con diferentes tipos de personas y, de ser necesario, cómo gestionar situaciones difíciles». **L. Becker**

Transit Terminal Trainer en el almacén de transbordo idealmente tienen una formación como especialista en logística de almacenes y experiencia profesional pertinente en el sector del transporte. También se busca un pronunciado pensamiento de procesos, experiencia en el análisis de procesos de expedición y buenas habilidades de comunicación.



Demostrar y abordar forma parte del trabajo



La coexistencia de hombre y máquina funciona armoniosamente

Compañero cobot

En la delegación de Dachser en Dissen, las personas y las máquinas trabajan codo con codo. Los flexibles cobots echan una mano al personal y lo liberan de actividades repetitivas y monótonas. La convivencia merece la pena.

Suena un breve resuello al liberarse el aire comprimido de la ventosa. La presión negativa permite que la abrazadera agarre ocho paquetes de alimentos y que los extraiga de la caja de transporte. El brazo móvil gira y deposita los paquetes suavemente sobre la cinta transportadora. «La presión de la ventosa no puede ser demasiado fuerte porque, de serlo, deja marcas o, en el peor de los casos, daña el embalaje», indica Daniele Andreano, Team Leader Corporate Contract Logistics Technology Solutions de Dachser en cuanto a los desafíos del uso del robot.

En la delegación de Dissen, próxima a la A33 en pleno Bosque de Teutoburgo, todo gira alrededor de los alimentos. Además del transbordo de mercancías para el transporte den-

tro de la región, a Alemania o a Europa, en el almacén multiusuario están disponibles unos 39.000 espacios de palés. También se ofrecen servicios de valor añadido, es decir cuestiones que tienen que ver con, por ejemplo, la construcción de expositores, embalaje de surtidos y la impresión de la fecha de caducidad. Precisamente por eso, los productos de un cliente del almacén de Dissen tienen que colocarse individualmente en la cinta transportadora e imprimirse, porque todavía les falta ese dato en el embalaje. En este caso concreto se trata de un producto de sustitución de la carne elaborado con proteína vegetal. La cinta transportadora hace pasar cada artículo (hoy toca «Like Gyros») por una impresora que introduce la fecha de caducidad en el campo previsto.

Los cobots arriman el hombro

Para ello hay que retirar los productos de las cajas de plástico en las que se entregan, hacer la impresión, colocarlos en las cajas de envío y apilarlas en palés. Anteriormente se encargaba de todas estas tareas el personal de logística de contratos, pero ahora tienen apoyo de dos compañeros más, los llamados cobots. Se trata de brazos robóticos que realizan tareas junto a las personas. «Para nosotros es un paso importante en la automatización, pero no se trata en absoluto de sustituir personas», describe Michael Mayer la situación de partida. Este Department Head Corporate Contract Logistics Consulting de la Head Office de Dachser en Kempten se ocupa de forma intensiva con los procesos de almacén. Las tareas repetitivas y pesadas desde el punto de vista físico (como sacar productos de cajas y ponerlos en la cinta transportadora) hacen que sea un trabajo poco atractivo para el personal. «Hacer esto ocho horas al día es muy monótono», afirma Mayer.

Tocar y parar

El proceso de Dissen es ideal para este proyecto de automatización. Junto con el equipo de logística de contratos local y con los responsables de seguridad de la delegación, el Contract Logistics Team de la Head Office de Kempten desarrolló un plan para el trabajo seguro con máquinas. «Éramos conscientes de que los robots industriales no serían una opción en este caso», indica Daniele Andreano. Debido al riesgo de accidente durante el funcionamiento, este tipo de robots trabajan en zonas cerradas y protegidas. Aun así, los cobots reaccionan de forma «sensible» a los seres humanos, igual que el portón trasero de un coche moderno: los brazos se detienen. «Para aumentar todavía más la seguridad, utilizamos barreras fotoeléctricas. Si se interrumpe la señal, el brazo se ralentiza o se detiene de forma total», explica Daniele Andreano.

Además de la presión de aire correcta en las ventosas, para el proceso de agarre hay que tener en consideración la temperatura porque los alimentos a veces tienen que almacenarse refrigerados. «En la terminal de Food Logistics la temperatura oscila entre dos y siete grados por lo que a veces puede producirse condensación en el embalaje», describe Daniele Andreano uno de los desafíos técnicos. Las ventosas pueden aspirar el líquido para después liberarlo por las tuberías de plástico. En una semana, el equipo había aplicado todo el proceso y había revisado las eventualidades que podían darse con los dos cobots. «Nuestro personal puede introducir cambios en el sistema in situ con una tableta, sin necesidad de tener conocimientos de programación y sin depender del apoyo de un proveedor», comenta Daniele Andreano. Sin embargo, para un proceso sin fisuras es importante que no varíen

los tamaños del embalaje, los materiales y el peso. «La automatización vive de la estandarización», resume Michael Mayer.

Más calidad laboral gracias a la automatización

Pero no todos los procesos del trabajo se pueden automatizar fácilmente. Esto también se ve en Dissen. Tras la impresión de la fecha de caducidad, los productos se colocan en una caja de envío antes de que el segundo brazo del cobot las ponga en un palé. «La colocación en las cajas de envío es un desafío complejo para un cobot», comenta Andreano. Se sigue necesitando el apoyo de unas manos humanas. Los asesores internos ya tienen esta tarea en su lista de pendientes. En el almacén de logística de contratos de Dissen los cobots han sido muy bien recibidos. Para Timo Prielipp, General Manager del centro logístico de Dissen hace tiempo que son mucho más que una simple ayuda en el día a día de la logística: «Para mí es muy emocionante e innovador trabajar con tecnología robótica. Pienso que va a determinar nuestro futuro. Da gusto formar parte de ello».

Todos los implicados a todos los niveles han podido adquirir experiencias gracias a un proyecto que ahora se evalúa y sigue evolucionando junto con el grupo de investigación del DACHSER Enterprise Lab. Por ello, el equipo de Michael Mayer quiere también que en el futuro otras delegaciones se aprovechen de la experiencia en su camino hacia la automatización. «Donde tenga sentido, queremos aumentar la calidad del trabajo con apoyo de máquinas y liberar de sobrecargas a nuestras compañeras y compañeros. De esto al final se benefician todas las partes». D. Kunde

Este vídeo muestra cómo dos robots de apoyo trabajan directamente al lado de las personas en la delegación de Dachser en Dissen y cómo son recibidos estos cobots por el personal.



Los cobots echan una mano en los servicios de valor añadido

DACHSER



DACHSER DE
R11-000002*1aa 144 kg



Una cuestión de estilo

Individualizado, que quede bien, y sin embargo de serie: lo que para los diseñadores de moda es un desafío no debe ser una contradicción para la logística. Esto es algo que ha descubierto la marca de moda internacional Digel con la solución sectorial DACHSER Fashion Logistics.

Hace años que los ciclos de tendencia en el mundo de la moda cada vez son más cortos. Quien apuesta por la calidad, pronto podrá lograr la plena satisfacción más rápidamente. En la feria de la moda y el comercio minorista de la estadounidense National Retail Federation de principios de 2024 en Nueva York se trató de la influencia de la inteligencia artificial (IA) en el sector de la moda. En el futuro, esta podría calcular qué moda será actual en las siguientes semanas y podrá poner en marcha de inmediato los procesos necesarios.

Moda de calidad basada en un sistema modular

Los fabricantes de calidad han reconocido el signo de los tiempos y el potencial que de ahí se deriva. Uno de ellos es Digel, la empresa originaria de Nagold, en Baden Wurtemberg, a unos 50 kilómetros al suroeste de Stuttgart. Esta empresa internacional de moda cuenta con más de 1.000 personas en plantilla y fue fundada en 1939. Hasta hoy, Digel produce gama completa en las colecciones de hombre de alta calidad. Su atención se centra en una amplia variedad de trajes, chaquetas, camisas y accesorios para hombre. Con una focalización en el ajuste, la calidad de los materiales y el diseño, Digel ha conquistado un lugar seguro en el mundo internacional de la moda con sus 85 años de historia.

Para Jochen Digel, que dirige la empresa familiar en tercera generación, Digel seguirá distinguiéndose como líder del mercado en calidad gracias a sus «trajes en sistema modular» y espera así un potente aumento de las exportaciones en los mercados europeos fronterizos. →

El exclusivo portacargas Roll&GOH puede transportar al mismo tiempo mercancías planas y colgantes en toda Europa. La mercancía puede retirarse en percha y sin arrugas. Otras ventajas son la alta reutilización y un aumento claramente perceptible de la eficiencia en la cadena de suministro y la posibilidad de seguimiento transparente.

La logística de moda de calidad implica cumplir ciertos requisitos de especial exigencia, tanto en el almacenamiento como en el transporte. Tiene que aportar soluciones a medida para que los textiles lleguen a las tiendas puntualmente, impecables y de la forma más eficiente. Y precisamente por ello, desde el verano de 2021, Digel apuesta por la solución sectorial DACHSER Fashion Logistics. El gerente y director de Digel, Jochen Digel, ve una ventaja particular para el mercado internacional de la moda: «Dachser cuenta con una gran red que funciona perfectamente. De ella no solo se deriva rapidez, sino también seguridad en la entrega».

La logística para la industria de la moda es compleja. Por ejemplo, se exige la entrega de los productos sin arrugas. A ello hay que añadirle las devoluciones y los productos defectuosos que se deben de recoger inmediatamente y el rápido intercambio de productos entre diferentes filiales, que se facilita gracias a los servicios de tienda a tienda», aclara Uwe Riechel, Department Head DACHSER Fashion Logistics.

Llegar al comercio sin arrugas

Según Riechel, en los últimos años los envíos en percha han retrocedido. Sobre todo porque los consumidores demandaban más moda deportiva y casual en vez de elegante. Pero si algo queda claro ahora es que el estilo y la elegancia están de vuelta. Y con ello la necesidad de envíos en percha sin arrugas, sobre todo para prendas de alto valor.

Un elemento central para manejar de forma cuidadosa moda de alto valor es el contenedor desarrollado por Dachser Roll&GOH, que se utiliza desde el 2019. «GOH» significa «Garment On Hanger» (prenda en percha). En este contenedor se pueden transportar mercancías en percha por toda Europa y llevarlas directamente desde el camión a la tienda.

La gran ventaja es que el contenedor rodante tiene las medidas de un europalé estándar. Para Uwe Riechel este es un detalle importante. «Esto significa que podemos manipular los contenedores como un europalé normal», explica. Los Roll&GOH son ideales para la red de grupaje tan bien engranada de Dachser. «No tenemos que crear nuestra propia red para ofrecer logística de moda, sino que podemos aprovechar las ventajas de nuestra gran red establecida», comenta Uwe Riechel.

La sostenibilidad también desempeña un papel importante para los clientes de la moda. «En este caso también buscamos transporte local libre de emisiones», indica Kerrin Bertram-Fahrholz, Business Development Manager de DACHSER Fashion Logistics. Esto lo hace posible el uso cada vez mayor de camiones y vehículos de reparto a baterías e hidrógeno, sobre todo para el reparto en el centro de las ciudades.

Los diseñadores de Digel consideran constantemente las nuevas tendencias de la moda y también en Dachser se piensa sobre nuevos modelos. «Confirmamos las necesidades de optimización del sistema Roll&GOH hasta llegar a este modelo», comenta Uwe Riechel. La primera versión se desarrolló en 2019 y simplemente era



Roll&GOH en un proceso bien engranado



Con una red muy amplia y que funcione bien no solo se garantiza la velocidad, sino también la seguridad de entrega.

Jochen Digel, gerente y director de Digel AG

un contenedor rodante clásico con paredes laterales ensambladas. Para proteger de la lluvia y del polvo se usaba una capota de alta calidad. «Era bastante pesado de montar y desmontar», confirma Uwe Riechel. Todavía era necesario optimizar la solución anterior en sus numerosos componentes, sobre todo en el llamado «punto de venta», es decir en las tiendas de los centros comerciales y outlets.

Un contenedor a medida

La nueva versión del contenedor es más elegante y práctica. «Es más fácil de manejar, el sistema es más duradero y de mayor calidad», explica Riechel. El contenedor rodante es ahora una unidad metálica completamente cerrada, cuyas piezas están firmemente unidas. Con un poco de manejo intuitivo la caja se puede montar y desmontar con facilidad. «Esto aligera la manipulación y permite un manejo simple, que además ahorra espacio en cuanto a los contenedores vacíos», indica Riechel. Además, los productos de alta calidad pueden protegerse contra el acceso no autorizado o la contaminación mediante un candado en el contenedor. Para envíos pequeños, Dachser ha desarrollado un modelo especial que se corresponde con el tamaño de medio palé.

Para aprovechar al máximo el medio del portador, en el Roll&GOH también se pueden guardar paquetes y cajas con textiles o zapatos en un piso intermedio y en el fondo del con-

tenedor. En la tienda, solo hay que sacar los trajes del contenedor y directamente se pueden presentar al cliente sin más preparativos. «Además del manejo óptimo y los rápidos tiempos de entrega, la mejora del balance climático mediante menos material de embalaje es una ventaja adicional del sistema Roll&GOH», explica Kerrin Bertram-Fahrholz.

Digel trabaja desde 2021 con el sistema Roll&GOH. Una gran parte de los trajes, camisas, camisetas y zapatos salen del almacén de Nagold en este transporte especial. En total son 6.000 prendas de percha al día. «Dependiendo de la temporada, al mes se transportan entre 40 y 120 contenedores para nuestros clientes», afirma Daniel Kramp, Sales Executive de Dachser Rottenburg. «A los clientes les gusta el Roll&GOH porque la mercancía se entrega rápidamente y con buena calidad», indica Jochen Digel. «El contenedor rodante ofrece una auténtica alternativa a las opciones anteriores».

En total, Digel envía unos 1.200 paquetes al día. En períodos punta son muchos más. Unas 35.000 piezas se entregan cada semana a los socios comerciales. Una gran parte de las prendas las transporta Dachser por su red de Road Logistics a los puntos de venta de Digel en toda Europa. Igualmente, muchas partes llegan al almacén desde las modernas plantas de producción de Digel en Turquía (Izmir), así como de manufacturas de toda Europa. Jochen Digel ve ventajas para ambas partes en esta colaboración: «Seguiremos reforzando la colaboración entre Dachser y Digel y seguiremos explorando constantemente más posibilidades de uso del Roll&GOH».

A. Heintze

Competencias de red



La adquisición de Brummer refuerza la red Dachser Food Logistics

Food Logistics: Un plus para Europa

Dachser adquiere Brummer Logistik GmbH en Alemania y Brummer Logistic Solutions GmbH & Co KG en Austria. Con ello, Dachser refuerza su red de transporte y almacenamiento de alimentos en Europa.

La adquisición del Grupo Brummer comprende todo el negocio operativo relativo al transporte de alimentos a temperatura controlada entre Alemania, Austria y los países fronterizos.

Las empresas familiares del Grupo Brummer generaron en el año 2023 un volumen de ventas de unos 128 millones de euros, con lo que se sitúan entre las compañías de logística alimentaria líderes de Europa central. En 2013, Brummer fue una de las fundadoras de la European Food Network, que cubre 34 países europeos bajo la dirección de Dachser. En esta red, los fabricantes, proveedores y empresas de comercio del mercado de la alimentación encuentran acceso a una cobertura

de red única para el transporte de grupaje dentro de Europa. «Con Brummer hemos adquirido una empresa que goza de una excelente reputación como líder de calidad. Por eso nos alegra tremendamente haber podido ampliar nuestra red de Food Logistics en Europa central mediante esta compra. Junto con las últimas adquisiciones de Müller Fresh Food Logistics en los Países Bajos y Frigoscandia en el norte de Europa, afianzamos nuestra posición como una de las empresas de logística de alimentación líderes en Europa», comenta Burkhard Eling, CEO de Dachser. Tras el cierre de la compra, Brummer se irá integrando de forma progresiva en la red Dachser Food Logistics.



Más superficie, más calidad

Más superficie logística

Dachser amplía su superficie logística en el área de Leipzig-Halle con un nuevo almacén. Las nuevas instalaciones, que contarán con unos 25.000 espacios de palés, entrarán en funcionamiento a principios de 2025. Con una superficie total de 17.200 metros cuadrados, Dachser almacenará en las inmediaciones del centro logístico de Leipzig/Halle mercancías de sus clientes de bienes industriales y de consumo, así como alimentación. También en Francia crece la logística de contratos: En Roissy (en el área metropolitana de París) y Nimes, en Occitania en el sur de Francia, acaban de entrar en funcionamiento dos nuevas instalaciones. En total, en los últimos tres años, la superficie de almacenes de Francia se ha ampliado en unos 100.000 metros cuadrados.

Seguridad informática comprobada

Dachser ha conseguido la etiqueta TISAX® (Nivel 2). Este reconocido estándar internacional para seguridad de la información y protección de datos en la industria del automóvil es cada vez más importante para proteger la cadena de suministro en el sector contra ciberataques. «La evaluación exitosa del TISAX confirma nuevamente el alto nivel de seguridad de la información de Dachser», explica Stefan Hohm, Chief Development Officer de Dachser, responsable directo de la seguridad informática. En el marco de la evaluación se certificó también la Corporate IT de Dachser, que opera de forma centralizada desde la Head Office de Kempten (Allgäu) los servicios informáticos de todas las delegaciones internacionales y organizaciones nacionales. «Este es un paso importante para seguir la digitalización de los flujos de información a lo largo de las cadenas de suministro de nuestros clientes de la automoción», indica Stefan Dahnken, Department Head DACHSER Automotive Logistics.



La seguridad de la información tiene mucha importancia en Dachser



Michael ten Hompel

La jubilación de un pionero

El doctor honoris causa Michael ten Hompel, miembro del Comité de Dirección del Fraunhofer IML y cofundador del DACHSER Enterprise Lab se ha jubilado. Este ingeniero electrotécnico doctorado con honores se cuenta entre los grandes transformadores del sector de la logística de las últimas décadas. Con el equipo del DACHSER Enterprise Lab, el profesor ten Hompel pudo recibir recientemente el Premio Alemán de Logística por @ILO, el gemelo digital de un almacén de transbordo. El 1 de abril de 2024, la doctora en Ingeniería Alice Kirchheim asumió su cargo como sucesora en el Comité de Dirección del Fraunhofer IML.

Ampliación de la flota de camiones eléctricos

Dachser sigue ampliando de forma progresiva su flota de camiones eléctricos. En Würzburg acaba de entrar en operación un nuevo camión totalmente eléctrico Volvo FH Electric. Para la empresa de alimentación Danone, que tiene una planta en Ochsenfurt/Goßmannsdorf am Main, este vehículo libre de emisiones recorre cuatro veces al día la distancia que separa la planta de Danone de Ochsenfurt y el almacén de Dachser de Kürnach. En Bremen ha entrado en el servicio regular un camión eléctrico de 16 toneladas de Renault Trucks que entrega mercancías libre de emisiones en la zona de transporte de cercanías en Bremen y alrededores. También en la delegación de Dortmund Dachser avanza en la electrificación de sus servicios de transporte. Desde principios de marzo han empezado a utilizarse en el transporte regular tres nuevos camiones eléctricos a batería: un Mercedes-Benz eActros de 19 toneladas para el reparto en y cerca de Dortmund, así como dos vehículos con cajas móviles de 42 toneladas de Volvo que se utilizan durante el día para clientes de la región y por la noche para el transporte de larga distancia.



Los camiones eléctricos pesados van en aumento

Emprender **el futuro**



Hace cinco años, durante un intercambio de jóvenes entre Alemania y Zambia, surgió la idea de una interesante startup en el sur de África: «Trash4Cash», una cadena de valor local para residuos reciclables. Ahora este grupo de jóvenes emprendedores ha vuelto a la central de Dachser con muchas experiencias nuevas y aún más espíritu empresarial como equipaje.

Hace muchos años que Dachser, junto con la organización de ayuda a la infancia terre des hommes y organizaciones locales, se compromete a mejorar el futuro de la gente joven del sur de África, en países como Zambia. Parte de ese trabajo es preguntar cómo puede la gente joven ganarse la vida con actividades empresariales y acceder a la vida laboral.

En un programa de intercambio organizado por Dachser y terre des hommes en el año 2018 apareció un nuevo impulso. La idea era que jóvenes de Alemania y de Zambia pudieran conocer sus circunstancias de vida y crecer juntos. En una primera fase, un grupo de alumnado y formandos de Dachser visitó un proyecto del socio local de terre des hommes, «Environment Africa» en Livingstone, en el sur de Zambia, cerca de las famosas cataratas Victoria. Más tarde, los jóvenes vinieron a Alemania. La visita ofreció muchas posibilidades de conocer más las condiciones de vida y de trabajo en Alemania, además de la cultura y naturaleza, el transporte de cercanías público, la digitalización y la gestión de residuos.

De especial interés para el grupo fue la visita a una empresa de gestión de residuos y un centro de reciclaje. La gestión y reciclaje de residuos era algo que hasta ese momento no había formado parte de sus vidas. Pero en seguida se dieron cuenta de la necesidad y de las oportunidades asociadas al reciclaje y a añadir valor al ciclo de vida de las materias primas, porque la basura es un gran problema en su país. Por lo general, se tira en cualquier sitio y acaba en la naturaleza. Solo en Livingstone, con casi 180.000 habitantes, cada día se generan no menos de 90 toneladas de basura. Más de la mitad se quema de forma privada o simplemente se entierra: un peligro

para las personas, el medio ambiente y, con ello, también para el turismo, que crea mucho empleo en Livingstone.

De su visita a Alemania y el intercambio con los aprendices y personal de Dachser, este grupo de jóvenes de Zambia extrajo una idea empresarial y una visión positiva para su futuro. El resultado: la fundación de la startup «Trash4Cash» que dirigen y gestionan estos jóvenes.

El avance de una empresa

En poco tiempo, con el apoyo activo de Dachser, terre des hommes y de su contraparte «Environment Africa», este grupo de jóvenes emprendedores de Zambia ya ha conseguido crear una cadena de valor local para residuos reciclables, desde la recogida y el transporte de la basura a la transformación y el procesamiento posterior de los materiales que pueden rescatarse. Esto es bueno para el medioambiente y ayuda a todas las partes implicadas a conseguir ingresos regulares, además de abrir posibilidades de carrera.

Previamente, este colectivo de jóvenes tuvo que convencer a sus vecinos, familias y amistades del sentido de su iniciativa y cambiar su mentalidad. Como todas las personas que recogen basura reciben algún dinero a cambio, esto ha motivado a más gente a recoger basura y, de paso, reforzar su conciencia ambiental. Junto con terre des hommes, Dachser ha acompañado con atención esta evolución y ha apoyado a los y las fundadoras de la empresa desde el principio de la autoayuda.

«Hace poco que, junto con la alcaldesa de Livingstone, pudimos inaugurar el centro de reciclaje en el que actualmente participan 160 personas y donde se recoge casi el 20 por ciento del plástico, textil y papel que se pueden revalorizar en Livingstone», informa Bernhard Simon. El presidente del Consejo de Supervisión ha impulsado personalmente el proyecto de Dachser y terre des hommes desde 2005 y ha ido viendo el progreso del proyecto in situ en diferentes ocasiones.

Tras cinco años, en mayo de 2024, once jóvenes empresarias y empresarios de Zambia, entre ellos los seis «pioneros» del primer intercambio, junto con un representante de «Environment Africa» y la alcaldía de Livingstone volvieron a Kempten. En la Dachser Head Office, el grupo fue recibido por Bernhard Simon y Joshua Hofert, responsable de comunicación de terre des hommes Alemania: «Habéis transformado un proyecto social en una empresa de éxito para crear ingresos para vosotros y para vuestra red de recogida de residuos local», indicó Bernhard Simon. «Esto es algo de lo que estamos muy orgullosos y queremos seguir apoyando la evolución de «Trash4Cash»». →

Desde hace casi dos décadas, Dachser impulsa proyectos de desarrollo con terre des hommes en el sur de África, el sur de Asia y América Latina. Además, Dachser financia y fomenta más proyectos como actualmente en Ucrania de apoyo psicoterapéutico a niñas, niños y a sus familias traumatizadas por la guerra. A final de 2023, además, se firmó un acuerdo de colaboración a largo plazo entre Dachser, terre des hommes y la organización ambiental myclimate para iniciar nuevos proyectos de protección ambiental en todo el mundo o ampliar las iniciativas existentes.

Echar una mano con entusiasmo

Durante su visita de regreso a Alemania, el grupo «Trash4Cash» se interesó especialmente por las diferentes opciones de explotación de residuos reciclables, las cadenas de valor asociadas y los efectos de la gestión sostenible de residuos para el medio ambiente y la naturaleza. El grupo de Zambia pudo conocer mejor de forma práctica el tratamiento moderno de residuos en la Asociación de Gestión de Residuos de Kempten y también pudieron echar una mano en el centro de reciclaje de la cercana Sonthofen.

Además, se organizaron talleres sobre el tema de la separación de residuos y la economía circular, visitas a escuelas locales y medios de comunicación. También se incluyó en el programa una visita a la planta de biogás de una de las grandes empresas de eliminación de residuos del Allgäu. Otra atracción importante para las jóvenes empresarias y empresarios fue la visita a IFAT 2024, la feria mundial de la economía del agua, aguas residuales, residuos y materias primas que se celebró en Múnich.

«Trash4Cash» atrajo interés internacional. «También la embajada alemana ha tomado nota del proyecto. En el futuro queremos trabajar con el Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ)», comentó Bernhard Simon.

Para la propia Dachser «Trash4Cash» se ha convertido en una especie de escaparate. «Estoy tremendamente orgulloso de las seis fundadoras y fundadores», comentó Bernhard Simon en el encuentro en Kempten. «Siguen ustedes la tradición de espíritu empresarial que también movió a mi abuelo a crear su empresa de transportes, Dachser, en plena gran depresión de 1930». Tanto entonces como ahora la consigna era: «autoempleo». Merece la pena que los jóvenes de Livingstone creen un negocio para poder generar sus propios ingresos, crear más puestos de trabajo y ofrecer a todas las personas que recogen y clasifican residuos en los barrios de la ciudad un pequeño ingreso adicional. Ese capital semilla ya se ha utilizado para crear otras iniciativas empresariales. Al mismo tiempo también ha mejorado la situación ambiental y de higiene. Según Simon, esto tiene relación con la responsabilidad empresarial como valor vivido en Dachser: centrarse en la prosperidad de la empresa, de las personas y en promover un buen futuro.

M. Schick



Bernhard Simon (izq.) y Joshua Hofert (centro) conversan con una iniciadora de Trash4Cash



Reutilizar para añadir valor

Una buena idea de futuro: Fercam y Dachser & Fercam Italia seguirán organizando de forma conjunta los Echo Labs. Desde el final de 2021, esta empresa sin fin de lucro concebida como un «laboratorio de innovación social» se dedica a la economía circular o el upcycling de embalaje en el día a día de la logística. En los «Echo Labs by Fercam & Dachser», como se llaman ahora, se construyen muebles de madera para interiores y exteriores, colmenas, hoteles para insectos, maceteros o artículos decorativos a partir de palés de madera desechables o cajas de transporte, en colaboración con escuelas e instituciones sociales o también con organizaciones de integración profesional para solicitantes de asilo. Su compromiso con la integración de los refugiados ha sido reconocido recientemente por la Agencia de la ONU para los Refugiados (ACNUR).

Partnership built on trust and driven by fairness.

DACHSER Service Partner Initiative

Fomentar las relaciones a largo plazo con nuestros Partners de servicios es el principal objetivo del proyecto DACHSER Service Partner Initiative.

Juntos, nos unimos para superar los retos que se presentan en el mercado del transporte y de los conductores, cooperando estrechamente. Nuestro compromiso también contempla la implantación de una cadena de suministro integrada para mantener los más altos niveles de calidad para todos los clientes, a pesar de la volatilidad del sector.

dachser.com



GERMAN AWARD FOR
SUPPLY CHAIN MANAGEMENT
2023