NÚMERO 2/2020

DACHSER revista

EL MUNDO DE LA LOGÍSTICA INTELIGENTE

¡RELEVANTE PARA EL SISTEMA!

LAS PERSONAS EN LA LOGÍSTICA

CRISIS DEL CORONAVIRUS

CADENAS LOGÍSTICAS AL LÍMITE

SOBRE RIELES

HACIA CHINA POR FERROCARRIL

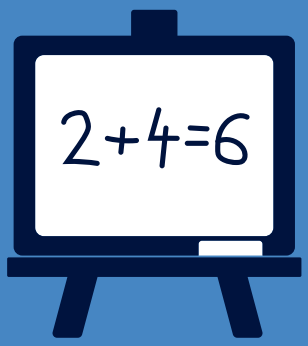
SUMAR FUERZAS

Juntos somos más fuertes: esta es la convicción de las mentes preclaras del pasado y del presente que, con sus innovaciones técnicas y organizativas, han hecho avanzar la sociedad.

2,25 metros mide la estela de diorita en la que se inscribió en escritura cuneiforme el Código de Hammurabi. Esta recopilación de normas básicas del siglo XVIII antes de Cristo que lleva el nombre del rey de Babilonia regulaba la convivencia en aquel momento; con sus 280 párrafos se considera uno de los textos legales más antiguos de la humanidad. Hoy en día puede verse en el Louvre, en París.

1413 es el año en el que se fundó en Londres el primer club del mundo, «La Court de Bonne Compagnie». Fueron unos piadosos nobles los que lo constituyeron con «fines caritativos» como su tarea comunitaria.

67 globos salieron durante la guerra franco-prusiana de 1870/71 desde la sitiada capital francesa. Para gran enfado de los sitiadores, la población de la ciudad encontró su forma de enviar correo por vía aérea por primera vez. En las 17 semanas de asedio salieron de París dos millones y medio de cartas y postales con un peso total aproximado de once toneladas.



4 eran las operaciones aritméticas básicas que podía realizar la calculadora decimal que presentó el filósofo, matemático, jurista e historiador alemán Gottfried Wilhelm Leibniz en 1673 ante la Royal Society de Londres. En la colaboración entre personas y máquinas, para él la división de tareas estaba clara: «Es indigno que la gente excelente pierda su tiempo con servil trabajo de cálculo porque, al usar una máquina, hasta el más ingenuo puede transcribir los resultados», estipuló este erudito universal.

16 millones de científicos se han reunido en ResearchGate, la red para investigadores más grande del mundo. Se considera una de las plataformas de comunicación más importantes para la lucha contra el coronavirus.

EN PORTADA

Seguridad de abastecimiento: ¡Relevante para el sistema! Las personas en la logística 04

FORO

Personas y mercados: 10
Cifras del negocio Dachser del 2019, noticias del laboratorio del futuro de Dachser y la fuerza del anhelo por la naturaleza

Ensayo: A lo tonto: puesta a prueba de la inteligencia 14

COMPETENCIAS

Relevo generacional: Dachser presenta su futuro equipo ejecutivo 16

Logística en tiempos del coronavirus: Cadenas de suministro al límite 18

Oficios en el sector logístico: La técnica de logística de almacén 22

Investigación: Nuevos modelos de propulsión alternativa: ¿quo vadis? 24

RED

Competencias de red: Noticias del mundo Dachser 28

Conductores: Limitados y celebrados: de camino en tiempos difíciles 30

Dachser Rail Services: Atajando por la Nueva Ruta de la Seda 32

BUENAS NOTICIAS

Vuelos chárter humanitarios: Mascarillas para hospitales 35

DACHSER eLetter (en inglés): Suscribirse ahora

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

Editor: DACHSER SE, Thomas-Dachser-Str. 2, D-87439 Kempten (Alemania), Internet: www.dachser.com **Responsable general:** Dr. Andreas Froschmayer **Dirección de la redacción:** Christian Auchter, tel.: +49 831 5916-1426, fax: +49 831 5916-8-1426, e-mail: christian.auchter@dachser.com **Redacción:** Theresia Gläser, Annette Rausch, Madlen Recla, Christian Weber **Comercialización:** Andrea Reiter, tel.: +49 831 5916-1424, e-mail: andrea.reiter@dachser.com **Realización general:** Schick Kommunikation, Kerschensteinerstraße 25, D-82166 Gräfelfing (Alemania), e-mail: info@schick-kommunikation.de **Director de proyecto:** Marcus Schick **Diseño:** Ralph Zimmermann **Fotografías:** todas las fotografías Dachser, excepto gettyimages (págs. 1, 2, 3, 4, 5, 12, 13, 14, 15, 24, 25, 26, 28, 29, 35), original! u. Barcodat/Wikimedia (pág. 11), Michael Schönberger (págs. 3, 32, 33, 34) **Ilustración:** Ralph Zimmermann (págs. 14, 15) **Impresión:** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, D-88171 Weiler im Allgäu (Alemania) **Tirada:** 35.000/61° 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.

MIXTO
Papel procedente de fuentes responsables
FSC® C051146

Climáticamente neutro
Impreso
ClimatePartner.com/11886-2004-1007

Los valores conectan
a personas y culturas

¡RELEVANTE PARA EL SISTEMA!

LAS PERSONAS EN LA LOGÍSTICA

Tanto durante el confinamiento, como ante la tímida desescalada económica, ha quedado especialmente patente la importancia fundamental de contar con cadenas logísticas eficientes y de las personas que las mantienen operativas. En este contexto, vivir los valores Dachser aporta orientación clara y seguridad.

El coronavirus es omnipresente: desde hace meses domina las noticias, el paisaje urbano, la gastronomía y el comercio, así como la vida pública y cultural... además de la logística. Como ejemplo fundamental de todo esto se erige el ordinario papel higiénico, cuya venta, tan masiva como sorpresiva, lo convirtió desde el principio del brote vírico en un símbolo de la crisis y de sus efectos en las estructuras de abastecimiento. →

Niklas Wintrich,
Dachser Coblenza

Desde entonces se ha reflexionado y escrito mucho al respecto de la compra compulsiva y de la psicología de un comportamiento de compra impulsado por la crisis y para nada racional. El desabastecimiento temporal de ciertos productos de uso diario, como por ejemplo el papel higiénico o desinfectantes, además de alimentos básicos como arroz, levadura, harina o pasta, nos despista del hecho de que, durante el confinamiento, todo siguió funcionando sin fisuras, en particular el abastecimiento de alimentos, medicamentos y bienes de consumo diario en general a la población.

Las cadenas de suministro de industrias y fabricantes contaban con la logística para seguir funcionando. Y todo ello a pesar de las condiciones reinantes mucho más complicadas debido a los controles fronterizos inusuales dentro de Europa, así como por las estrictas normas de higiene, distancia y seguridad no solo para el comercio, sino también en el almacén, en las cabinas de los conductores y en las oficinas de los planificadores de expedición.

En circunstancias normales, los procesos exactamente cronometrados dentro de redes complejas de la logística simplemente se dan por sentados y casi nunca atraen la atención pública. Sin embargo, la crisis no solo arrojó luz sobre el trabajo del personal médico, de cuidado y de los supermercados, sino también sobre las labores de los conductores de camiones y operarios logísticos, el personal de transbordo y almacén.

Priya Prabhu,
Dachser India

Sin las personas, nada funciona

¿Qué mueve a la gente de la logística? ¿Qué la motiva? ¿Qué le da orientación? Sobre todo en tiempos difíciles. «La logística es más que ciertas capacidades de almacenaje y transporte: es un sistema diverso, completo y sobre todo vivo integrado por personas, sus equipos y soportes, por ejemplo, las tecnologías TI. Es un sistema ciber-socio-físico», indica Andreas Froschmayer, Corporate Director Corporate Strategy, Development & PR. «En este proceso, el ser humano es y seguirá siendo la clave del éxito.» Y por tres motivos: «En primer lugar, la calidad la crean las personas. En el mundo digitalizado, esta será el factor determinante. En segundo lugar, el fulfillment siempre tiene que ver con las personas. Y, en tercer lugar, el personal y los conductores van a seguir siendo siempre la conexión humana directa con los clientes».

«En el marco de una mayor digitalización y conexión global, la diferencia en la provisión de servicios logísticos de Dachser la marcan la personalidad y competencias, los valores y capacidad de empatía de las personas», determina el CEO de Dachser Bernhard Simon. «Es el personal el que pone rostro a los altos niveles de calidad de Dachser y el que, al mismo tiempo, es responsable de la satisfacción y fidelidad del cliente».

«Creamos la combinación e integración de la red de servicios logísticos más inteligente del mundo. Optimizamos el balance logístico de nuestros clientes». La misión de Dachser formula este objetivo. El camino para llegar a él lo describen los seis valores o pares de valores:

- **Espíritu empresarial y valor para la innovación**
- **Responsabilidad**
- **Sostenibilidad**
- **Lealtad y compromiso**
- **Integridad y honestidad, así como**
- **Cultura abierta y respeto.**

«Nuestros valores nos orientan, nos aportan estabilidad y nos hacen únicos. Constituyen un hilo conductor que nos indica cómo interactuamos entre nosotros. Así tenemos la seguridad que necesitamos para proceder correctamente en un mundo que gira y se transforma cada vez más rápido, sin que cambie la confianza que nos tenemos mutuamente; también y sobre todo en tiempos de crisis», aclara Simon.

Valores que nos tocan en lo personal

Precisamente en situaciones de crisis, cuando, de la noche a la mañana, se desbaratan las certezas tanto en el trabajo como en la vida privada, cuando las cadenas de suministro bien harmonizadas se atascan o se quedan paralizadas totalmente de forma temporal, son las personas las que se unen y nos hacen más conscientes de todo lo que nos

Alicia Graham, Dachser USA

conecta. Esto se ve a todos los niveles y en todo el mundo: los valores de Dachser son algo vivido y conectado con el yo y el papel propio en la red.

Así son, por ejemplo, para Niklas Wintrich, que trabaja en el servicio del centro logístico de Dachser en Coblenza, el par de valores **«Espíritu empresarial y valor para la innovación»**, precisamente lo que a él personalmente lo impulsa y lo hace avanzar. «Cuando la vida laboral pasa por transformaciones, ahora más que nunca, es cuando las personas buscamos participar de forma más activa. Esto inspira y da fuerza para motivarse y mejorar con cosas grandes y pequeñas». En este momento y en el futuro son estos para él valores especialmente útiles y preciosos. «En un mundo globalizado y conectado, es importante ir siempre un paso por delante de la competencia. La innovación, en este contexto, es irrenunciable», comenta Wintrich.

Priya Prabhu, coordinadora de comunicación en Air & Sea Logistics de Dachser India, relaciona la **«Responsabilidad»** con un lema que siempre la ha guiado y acompañado en su camino: Sola se llega más rápido, pero solo en compañía de otras personas se puede llegar realmente lejos. Cada persona, según Prabhu, aporta diferentes conocimientos profesionales, experiencias y competencias. Cuando se integran en el trabajo común, siempre se abren caminos mejores y creativos para gestionar una tarea. «Esto descarga no solo a la persona individual, sino que minimiza la aparición de cuellos de botella, aumenta la productividad, ayuda a la coordinación a través de los departamentos y a la creación de una atmósfera de trabajo sana y positiva en el equipo y en la organización», comenta Prabhu.

«Sostenibilidad» significa para Mijal Paredes, Operaciones Marítimas Dachser Chile, «asumir la responsabilidad hacia el mundo en el que vivimos, de tal manera que se organice la cadena de suministro de forma que tenga los menores efectos negativos sobre el medioambiente». Por ejemplo, esto se ve en particular en las ofertas LCL (Less than Container Load), que consiste en consolidar envíos en contenedores de la forma más flexible y eficiente posible. Con ello se puede hacer frente a los envíos reducidos a corto plazo que aparecen por causa de la crisis.

Para Alicia Graham, especialista de carga marítima de Dachser Air & Sea Logistics de Atlanta, en EE. UU., **«Lealtad y compromiso»** son valores que están en la cúspide de las prioridades. Está convencida de que, tanto en la vida profesional como privada, la fiabilidad y honestidad son indispensables para conseguir los objetivos prometidos. Esto importa sobre todo en tiempos difíciles: «No se puede construir una relación duradera y fiable sobre un "tal vez" o un "solo cuando a mí me convenga"».

Para Andreas Pedersen, Freight Forwarding Assistant de la división Charter de Dachser Denmark en Hvidovre, la **«Integridad y honestidad»** son importantes tanto en la vida profesional como privada. En este sentido, el fundador de Apple, Steve Jobs, le dejó una profunda huella cuando una vez dijo: «A veces, cuando innovamos, cometemos errores. Lo mejor es admitirlo rápidamente y seguir trabajando para mejorar tus otras innovaciones». Pedersen ha hecho propias sus palabras: «Cuando somos honestos →

Valores con historia: «Dachser se compromete en todo momento y lugar con ofrecer un servicio ejemplar, con ofrecer al personal puestos de trabajo seguros y atractivos, con contemplar a cada persona, sin tener en cuenta rango ni función, con igualdad y respeto, con poner en marcha una política empresarial responsable con el medioambiente y con contribuir a tener un efecto positivo sobre todas las fuerzas sociales».

del borrador para una «Filosofía Dachser», del año 1987

Mijal Paredes, Dachser Chile

ESPÍRITU EMPRESARIAL Y
VALOR PARA LA INNOVACIÓN
CULTURA ABIERTA
Y RESPETO
RESPONSABILIDAD
SOSTENIBILIDAD
INTEGRIDAD Y
HONESTIDAD
LEALTAD Y COMPROMISO

con nosotros y con lo que debemos cambiar, siempre vamos a contribuir a un mejor resultado. Incluso si a veces cometemos un error en el proceso. Valoro muchísimo este aspecto de la cultura Dachser. Estoy convencido de que la honestidad, seguir altos principios morales y de integridad, al final siempre tiene su recompensa».

«Cultura abierta y respeto» son para Zoe Chow, Key Account Manager Fashion & Sports de Dachser Air & Sea Logistics Asia Pacific, parte de la vida misma. «Como integrante de la familia mundial de Dachser, trabajo muy a gusto con todas las personas, independientemente de su origen, religión, lengua o género». Comenta que, en el equipo de Key Account, está en contacto todo el tiempo con compañeros y clientes de todo el mundo: en este momento manteniendo la distancia física, pero con la mayor proximidad personal posible. «Teniendo en cuenta las diferentes culturas y contextos, intento decidir por qué vía comunicarme con los demás de la forma más clara posible. Cuando hago preguntas y escucho con atención no solo aumento mi experiencia laboral, sino que doy color y profundidad a mi vida cada día», se alegra Zoe Chow.

Zoe Chow,
Dachser Asia Pacific

Mirando hacia adelante

Para el CEO de Dachser Bernhard Simon, los valores vividos de Dachser que cruzan culturas y continentes le dan a la empresa familiar y sus gentes no solo orientación, estabilidad y su carácter único; también son una forma de mirar hacia adelante. Sobre todo y aún más en la crisis actual. «Gracias a la base de valores comunes de la familia Dachser conseguimos proximidad incluso cuando el contacto personal está muy limitado», indica Simon. «Nos dan una brújula gracias a la cual podemos orientarnos cada día. Esto nos pone en situación de seguir siendo esa empresa familiar que le concede importancia a las relaciones humanas y que expresa un interés genuino en las personas. Si ponemos cuidado en nuestro propio actuar, podremos seguir siendo fieles a nuestros valores y continuar creciendo exitosamente».

Andreas Pedersen,
Dachser Denmark

Por eso no es un mal momento la crisis del coronavirus para anunciar el planificado relevo generacional de la Executive Board. «Dachser, como empresa familiar, piensa en plazos largos. Llevamos preparando el cambio generacional al más alto nivel desde 2012 y no ponemos de repente en duda las estrategias para la evolución positiva a largo plazo de Dachser, incluso cuando una crisis tan imprevisible tiene un efecto tan global sobre nuestro negocio operativo», aclara el CEO de Dachser, y añade: «No tenemos ninguna razón para dejar que la crisis del coronavirus tome las riendas del negocio: Dachser está preparado de forma excelente en lo estructural y en lo personal. Nuestro personal, nuestro exitoso modelo de negocio, nuestra situación financiera sana son una base que nos va a llevar a superar la crisis con estabilidad y que va a posibilitar que nos pongamos en marcha de nuevo».

M. Schick

Cifras de negocio del 2019

DACHSER SIGUE AVANZANDO GRACIAS A SU MOTOR DE CRECIMIENTO

Rueda de prensa virtual: A causa de la crisis del coronavirus, el CEO de Dachser, Bernhard Simon, presentó las cifras de negocio a los periodistas por primera vez en línea desde la Head Office de Dachser en Kempten

A pesar de una coyuntura mundial cada vez más difícil, Dachser logró seguir creciendo en 2019.

Durante la presentación de las cifras de negocio del 2019, el CEO de Dachser, Bernhard Simon, llegó cargado de buenas noticias: El volumen de ventas neto consolidado del proveedor logístico registra un sólido aumento del volumen de un 1,6 por ciento y llega a los 5,66 mil millones de euros.

El motor de este crecimiento volvió a ser el Business Field Road Logistics, que aumentó en un 2,9 por ciento hasta llegar a los 4,60 mil millones de euros. Por otro lado, se nota un descenso del volumen de ventas en el Business Field Air & Sea Logistics de un 4,1 por ciento, que sobre todo resulta del débil negocio del transporte aéreo para los clientes de la automoción.

Frente al aumento del volumen de ventas a nivel del grupo, se ha registrado una reducción de las cifras de envíos y tonelaje. Mientras que los envíos se redujeron en un 3,7 por ciento y pasaron de 83,7 a 80,6 millones, el tonelaje bajó ligeramente en comparación con el año anterior en un 1,0 por ciento y pasó de 41,4 a 41,0 millones de toneladas.

Más personal que nunca

Con unos 31.000 empleados, Dachser cuenta con más personal que en toda su historia. «Estamos muy orgullosos de que así sea, dado que nuestras empleadas y empleados son el corazón y la columna vertebral de nuestro servicio. Garantizar los puestos de trabajo es nuestra prioridad absoluta para el 2020», subraya el CEO de Dachser.

Para seguir mejorando la calidad del servicio, el año pasado la empresa familiar invirtió 151 millones de euros en nuevas instalaciones o en ampliaciones de terminales de transbordo y almacenes, así como en sistemas TI y equipamiento técnico. Para este año están previstas inversiones de semejante importe. Sin embargo, será la crisis del coronavirus actual la que también obligue a Dachser a adaptar sus objetivos, como indica Simon: «Los efectos finales sobre nuestro negocio son difíciles de pronosticar, no podemos más que enfrentarnos a la situación día a día y reaccionar de forma ágil y flexible».

Panorámica de volumen de ventas neto:

Ingresos por volumen de ventas neto (en millones de euros)	**2019** (provisional)	**2018** (definitivo)	**Modificación** 2019 con respecto a 2018
Road Logistics	**4.596**	**4.465**	**+ 2,9 %**
European Logistics	**3.632**	**3.548**	**+ 2,4 %**
Food Logistics	**964**	**917**	**+ 5,1 %**
Air & Sea Logistics	**1.137**	**1.185**	**- 4,1 %**
Consolidación*	**- 75**	**- 80**	
Grupo	**5.658**	**5.570**	**+ 1,6 %**

*descontando volumen de ventas de participaciones empresariales del 50% o inferiores

DEL LABORATORIO DEL FUTURO

Códigos bidimensionales

SIGNOS DE LOS TIEMPOS

Tras el éxito imparable de los clásicos códigos de barras en la logística empieza a multiplicarse ahora el uso de los códigos bidimensionales, que ofrecen un interesante potencial de uso que va más allá de la mera identificación.

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

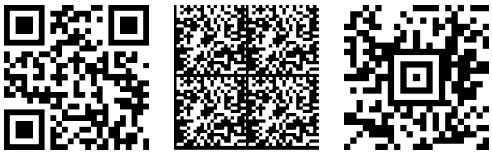
En 1949, tomando como inspiración el código Morse, Norman Joseph Woodland, un estudiante de telecomunicaciones estadounidense, dibujó su primer código de barras como un entramado de líneas perpendiculares en la blanda arena de la playa. Entonces nadie se imaginaba que solo tres décadas más tarde el código de barras acompañaría, en diferentes variantes, los flujos de trabajo del comercio, la industria y la logística de forma determinante. Desde mediados de los años noventa, en la logística en general y en Dachser en particular, se utiliza el código de barras EAN-128 y su número de envío encriptado de 18 dígitos (SSCC) para apoyar diferentes procesos. Una tecnología con gran eficiencia y aplicación práctica, tanto ahora como antes.

Además del código de barras unidimensional, en la actualidad surgen sus parientes, los códigos bidimensionales, para transformar la logística. El código 2D más conocido es el QR, que fue inventado a mediados de los años noventa en Japón; una tecnología determinante para el futuro que en aquel momento recibió el nombre de «QR» por «Quick Response» debido a su alta rapidez de respuesta. Hoy en día todo el mundo conoce el cuadradito de píxeles con los marcados tres cuadrados de posicionamiento en las esquinas, porque los códigos QR pueden leerse fácilmente con un teléfono inteligente utilizando la cámara: una ventaja muy grande frente a los códigos de barras, que por lo general se registran mejor con un escáner láser.

Los códigos QR son estándares mundiales

Dado que en el mundo existen en este momento más de tres mil millones de smartphones, casi la mitad de la población humana cuenta con los requisitos técnicos básicos para utilizar este campo de píxeles bidimensional. El código QR se ha convertido así en un estándar disponible en todo el mundo, que también tiene su lugar en las últimas normas industriales GS1 o VDA, por poner un ejemplo. Con análisis de imagen modernos, también se pueden registrar y leer al mismo tiempo grupos de códigos QR en movimiento. Esto permite interesantes aplicaciones con cámaras estacionarias en los almacenes y terminales o bien con cámaras móviles, por ejemplo, montadas en drones o vehículos autónomos.

Una ventaja más frente a los códigos en 1D es que en los códigos QR se pueden incluir hasta 4.296 cifras alfanuméricas y con ello codificar más de cien veces más de signos usando una superficie comparable. Un bit se representa como píxel blanco o negro (también denominado módulo). También se pueden introducir enlaces a internet y los usuarios de smartphones pueden llegar a una página web escaneando directamente el código QR.



Tres códigos 2D habituales en la logística (de izda. a drcha.): QR-Code, Data-Matrix-Code, Aztec-Code

Más códigos QR 2D para la logística

Además de los códigos QR habituales en el día a día, en la logística se utilizan otros códigos 2D: sobre todo el Data-Matrix-Code (normalmente con cuatro cuadrantes) y el Aztec-Code (cuadrado de posición en el centro). Para algunos usos concretos ofrecen propiedades a mayores.

En general, los códigos 2D permiten un uso diverso en la logística, que con el tiempo ha ido más allá de la mera identificación y almacenamiento de datos. Mediante un código 2D y el reconocimiento de imagen óptico se pueden localizar envíos dentro de un edificio y hacerles seguimiento en tiempo real. Los vehículos autónomos en el almacén utilizan esta técnica para navegar. Y también se usan los códigos 2D para medir de forma más rápida y fácil el tamaño de los bultos. Incluso en la digitalización de documentos en papel, los códigos bidimensionales cuentan con una presencia cada vez mayor.

Como pasó con los códigos de barras en su día, el enorme potencial de los códigos 2D se irá descubriendo décadas después de su invención. Cuando aparece una tecnología de futuro siempre se van derivando de ella más innovaciones.

Andre Kranke
Department Head R&D Research & Innovation Management

La naturaleza contenida en casa.
Así se abre el corazón

Biofilia

DESDE EL INTERIOR SOÑAR EL EXTERIOR

Durante el confinamiento, la naturaleza ha florecido de forma excepcional. Sobre todo en las redes sociales. Cuando no podemos curarnos el anhelo de experimentar la naturaleza en el exterior, entonces tenemos que dejar que la naturaleza entre en casa.

En las redes sociales son las reinas del momento: hablamos de las fotos en las que aparecen personas dispuestas en entornos naturales. Saber de dónde proviene este florido amor especialmente intenso en tiempos de coronavirus es el objetivo de la investigación de la bióloga Chia-Chen Chang de la Universidad de Singapur quien, con siete personas, ha estudiado la red de fotografía Flickr. «Los resultados indican que existe una asociación universal entre la naturaleza y los buenos recuerdos», indican los investigadores. En ella ven confirmada la teoría evolutiva de la biofilia (del griego: «amor por la naturaleza»).

Un sociólogo estadounidense, Edward Osborne Wilson, desarrolló esta teoría en los años 90. En ella defiende que la afinidad de las personas con la naturaleza y los ecosistemas que permiten la vida habría ido transformándose de forma constante a lo largo de la evolución. Pero como las personas cambian cada vez más la naturaleza original –normalmente no para beneficio de esta–, se van perdiendo importantes conexiones evolutivas biológicas con la naturaleza que serían responsables del bienestar.

Espacios verdes y salud

Igualmente, un equipo de investigación de la universidad de Stanford, en California, fue capaz de demostrar que los paseos por espacios naturales mejoraban el bienestar psicológico y prevenían la depresión. También demostraron que los pacientes hospitalarios que tenían vistas a zonas verdes se curaban antes, que los niños en la escuela aprendían mejor con luz natural y que los empleados de las oficinas que trabajaban rodeados de plantas de interior se enfermaban menos que sus colegas. En Austin, en Texas, los arquitectos biófilos integraron la naturaleza en el Fairmont Hotel mediante un «parque en el interior de los edificios». Los clientes pueden hacer la entrada a la sombra de dos robles centenarios y pasearse por un topiario a tamaño natural.

La bióloga Chia-Chen Chang no está convencida de que la naturaleza interior pueda satisfacer el anhelo de las personas por la naturaleza por sí sola. Aboga más bien por una mayor protección ambiental. «Por desgracia, con frecuencia a la humanidad le queda claro que algo evidente falta cuando ha desaparecido». En otras palabras: no hay nada como estar en el exterior... cuando vuelva a ser posible.

BATERÍA DE PIEDRA

Disponibilizar la energía eólica y solar en todo momento –o sea, también cuando no sople viento o por la noche– es el gran desafío del giro energético. En el barrio de Altenwerder, en Hamburgo, está organizándose una solución volcánica. Investigadores de la TU Hamburgo han empezado a trabajar, junto con sus socios de proyecto Siemens Gamesa y Hamburg Energie GmbH, en un acumulador de energía electrotérmica de unas 1.000 toneladas de roca volcánica. El principio es simple: la energía eléctrica verde crea una corriente de aire caliente que eleva la temperatura de la piedra a 750ºC. Cuando hay picos de demanda se puede volver a transformar en corriente la energía almacenada de esta manera utilizando una turbina de vapor. La roca volcánica es una especialista natural del calor y puede almacenar hasta 130 MWh de energía durante una semana. Según los investigadores, usando este principio en el campo de la energía, podrían acumularse en el futuro próximo muchos gigavatios hora (GWh): un gigavatio hora se corresponde con el uso de corriente diario de unos 50.000 hogares.

Investigar el humor

VAYA RISA

La investigación lo ha confirmado: la risa y la diversión ayudan a gestionar mejor situaciones difíciles.

No, el coronavirus, el confinamiento y sus consecuencias para la economía y la sociedad no tienen nada de gracioso. Para enfrentarnos a situaciones complicadas psicológicamente, el profesor René Proyer, del Instituto de Psicología de la Universidad Martin-Luther Halle-Wittenberg, aconseja utilizar el humor y la diversión. «Ambas propiedades pueden reforzar la resiliencia, la capacidad de resistencia psíquica», comenta Proyer. En situaciones tensas merece la pena probar a hacer algo inesperado que haga reír a los demás. «Relaja la tensión». Sin embargo, es importante no perder de vista que el humor es percibido de forma muy diversa. Hay personas a las que, por ejemplo, les gusta la ironía, mientras que otras entienden mejor formas más simples de bromear. Y después están aquellas personas a las que sin hacerles cosquillas no hay forma de que suelten una risa.

Romper los patrones de pensamiento con humor

Que el alcohol nos hace más graciosos es algo que no tiene base científica. Esto es lo que indica el Journal of Experimental Social Psychology tras una investigación con personas sobrias y embriagadas. El resultado: los chistes funcionan igual de bien en ambos grupos.

El profesor Proyer se queda, desde el punto de vista de la psicología del humor, con la interacción divertida, dado que rompe los patrones de pensamiento y ayuda a alcanzar soluciones creativas. Los efectos positivos se muestran sobre todo cuando la diversión integra a los demás.

«Aprendo mucho de mi hija de cinco años», comenta Proyer. Para que ella no se aburra, el investigador intenta romper rutinas de forma que él, por ejemplo, se siente a comer debajo de la mesa para hacerla reír. «Funciona: aunque ideal para la espalda de un adulto no es».

¿Ya te has reído hoy?

Inteligencia por doquiera: cosa que al menos cabe esperar

» La inteligencia es relativa y depende en gran medida del entorno

A LO TONTO

Tradicionalmente, hemos definido la inteligencia de una manera que solía dejar al ser humano moderno en bastante buen lugar. Sin embargo, las nuevas investigaciones y el incremento del rendimiento de los ordenadores han descolocado en gran medida la forma que tenemos de vernos.

A Tay le hicieron falta pocas horas para desesperar a sus padres. La intención de Microsoft era promocionar la inteligencia artificial mediante este personaje ficticio lanzado en marzo de 2016. El bot de conversación se suponía que tenía que aprender mediante la interacción con usuarios de Twitter y desarrollar así su propia personalidad. Y así fue: ni corta ni perezosa, Tay se lanzó a soltar repetidamente tweets racistas. A Microsoft no le quedó más remedio que achantarse y desenchufar el bot tras 16 horas.

Brújula moral para los ordenadores

Desde el punto de vista de las relaciones públicas, el incidente fue un desastre. Pero desde la óptica de los desarrolladores de IA, Tay fue un éxito: a fin de cuentas, el aprendizaje automático había funcionado a la perfección. Lo que pasó es que un grupo de internet alimentó el bot con cierto tipo de ideologías. En el debate sobre los usos y peligros de la Inteligencia Artificial, estos intentos fallidos son estímulos importantes, porque nos lanzan una pregunta fundamental: ¿necesitan los ordenadores, que cada vez asumen más responsabilidad, una brújula moral? O, dicho de otra forma, ¿es la «inteligencia» algo más que el cálculo frío?

Los antiguos romanos tenían una postura muy clara al respecto. El verbo «intellegere» significaba tanto «reconocer» como «entender» y «escoger». De esta manera resumían en una única palabra el laborioso proceso de valorar opciones y de tomar una decisión una vez terminada la evaluación. La persona inteligente es lo contrario del populista quien, incluso en tiempos de grandes incertidumbres, suelta por la boca promesas sin fin para salir de la crisis.

Medición de la capacidad de razonar

Sin embargo, los investigadores empíricos se han aproximado al tema de otra manera. Tomando como referencia el pensamiento explicativo que se esconde tras todas las acciones humanas y que consiste en una sucesión de operaciones de cálculo, intentaron resumir la inteligencia en cifras. En el siglo XIX, algunos médicos creían que el perímetro y la forma del cráneo tenía algo que ver con la capacidad de razonar de las personas. Como se demostró que esto era simplemente un abracadabra, enseguida se buscaron mediciones que fueran independientes de los rasgos físicos.

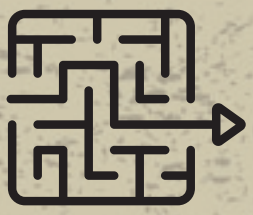
Unos cien años más tarde, los franceses Alfred Binet y Théodore Simon lograron un importante avance. Desarrollaron una prueba de escolarización en la que los niños, dependiendo de la edad, debían resolver tareas de lógica. La llamada «edad mental», dividida por la edad real, pasó a ser más tarde el cociente intelectual. A lo largo de las décadas se fue profundizando más hasta el punto de que hoy se usa para decidir la carrera profesional. Un efecto secundario positivo ha sido que, como se mejoran cada vez más los resultados medios del CI, cada generación puede sentir que supera a la anterior.

La inteligencia es relativa

Los resultados contradictorios de la investigación muestran que la inteligencia es relativa y que las capacidades que se requieren dependen en gran medida del entorno. En este caso, incluso el creador del CI dudaba de que la inteligencia se pudiera codificar en números. Se trata más bien de «una capacidad de adaptación intelectual a nuevas tareas y circunstancias de la vida», escribía William Stern en 1912.

Incluso cuando la inteligencia se fija como una capacidad analítica, el ser humano es solo mediocre: si se compara con «cerebros electrónicos» desarrollados por nosotros mismos, nos superan ya de largo en ciertas disciplinas. Sin embargo, los sistemas de AI siguen siendo mayoritariamente cerebritos temáticos o bocachanclas como Tay que repiten lo que se les presenta. Aún así, importantes científicos están convencidos de que las máquinas en algún momento se mejorarán a sí mismas de forma tan rápida que los seres humanos no les podremos seguir el paso.

Las mentes preclaras como la del astrofísico Stephen Hawking, fallecido en 2018, ven ante esa llamada singularidad una amenaza existencial. Tal vez un genio máquina universal pudiera llegara a considerar redundante una especie que, sin ir más lejos, se comporta de forma tan irresponsable con el planeta como el ser humano. ¿Qué hacemos entonces? Los expertos en IA sugieren establecer ya unas normas éticas que se incluyan en la programación básica de estos ordenadores. Que esto sea posible es ya harina de otro costal. El ejercicio, eso sí, no deja de ser interesante: Nos haría aprender mucho sobre nosotros mismos y también sobre lo que constituye la inteligencia natural. **S. Ermisch**



No solo el ser humano es inteligente. Los biólogos han demostrado que los animales también son capaces de pensamiento abstracto y que las plantas se comunican las unas con las otras mediante secreciones químicas. Hay muchos seres vivos que hacen cosas inteligentes incluso sin cerebro: Por ejemplo, es posible que los mixomicetos unicelulares encuentren el camino más corto entre dos puntos en un laberinto.

DACHSER PRESENTA SU FUTURO EQUIPO EJECUTIVO

A partir del 1 de enero de 2021, el futuro equipo ejecutivo que acompaña a Burkhard Eling se pone al mando. Bernhard Simon y Michael Schilling pasarán al consejo de supervisión en 2021.

El CEO Bernhard Simon y su vicepresidente Michael Schilling, COO Road Logistics, entrarán juntos en el consejo de supervisión del proveedor logístico en 2021, tras 31 años de estrecha colaboración en puestos directivos operativos en Dachser. Bernhard Simon asumirá la presidencia del consejo. A partir del 1 de enero de 2021, el nuevo CEO de la empresa familiar será Burkhard Eling, que ya es miembro de la Executive Board de Dachser como CFO desde el año 2013.

«Al dar este paso, que lleva planificándose mucho tiempo, al final de 2020 Michael Schilling y yo mismo pasaremos nuestra responsabilidad en la Executive Board a la próxima generación de directivos y con ello centraremos nuestra energía en impulsar el futuro de la empresa», aclara Bernhard Simon, CEO de Dachser. «Incluso si la crisis del coronavirus ha supuesto un grave desafío para todo el equipo de dirección, nuestra estrategia a largo plazo no se tambalea. Es importante iniciar ahora el relevo generacional en el escalafón más alto de la empresa que llevamos años preparando. Estamos convencidos de que seremos capaces de llevar el timón de Dachser con agilidad en los próximos meses. Mantendremos la estabilidad de nuestra red propia y de la cadena de suministro para seguir dando servicio a nuestros clientes con fiabilidad y calidad».

Nueva unidad corporativa «IT & Development»

Igualmente, a partir del 1 de enero de 2021, Stefan Hohm asumirá el cargo de CDO (Chief Development Officer) y con ello será responsable de la unidad corporativa «IT & Development», que se ocupa de la investigación y desarrollo, cuestiones de innovación, TI, logística de contratos y soluciones mundiales para el sector. Alexander Tonn entrará en la Executive Board como COO Road Logistics. Asimismo, antes de esa fecha se anunciará el cambio en el cargo de CFO. Edoardo Podestà seguirá formando parte del equipo ejecutivo como hasta ahora en su cargo de COO Air & Sea Logistics.

«Burkhard Eling, Stefan Hohm y Alexander Tonn han demostrado su valía a lo largo de muchos años, asumiendo puestos de responsabilidad en la empresa y marcando de forma definitiva la evolución de Dachser en los últimos tiempos», continúa Simon. «Junto con Edoardo Podestà y nuestro futuro CFO, a partir de 2021 formarán un equipo ejecutivo que se enfrentará de forma dinámica a los desafíos principales de la próxima década: la digitalización manteniendo la proximidad al cliente, la sostenibilidad y la falta de personal cualificado».

El cambio de la Executive Board de Dachser concluye según plan: Alexander Tonn, Michael Schilling, Burkhard Eling, Bernhard Simon, Edoardo Podestà, Stefan Hohm

Burkhard Eling pasará a ser CEO (Chief Executive Officer) y portavoz de la junta directiva a partir del 1 de enero de 2021. Desde 2013, este directivo de 48 años ejerció de CFO (Chief Financial Officer) en la Executive Board de Dachser. Fue responsable de la introducción mundial del sistema SAP y desempeñó un papel importante en la transición a la forma jurídica de SE. Además, encabezó el programa de innovación estratégico Idea2net, presente en toda la empresa. Junto con Michael Schilling y Bernhard Simon planificó las actividades de integración posteriores a la adquisición del proveedor logístico de la península ibérica Azkar (hoy Dachser Iberia).

Stefan Hohm pasará a ser CDO (Chief Development Officer) de la nueva unidad corporativa «IT & Development» a partir del 1 de enero de 2021. Además de temas de investigación e innovación, este directivo con experiencia que ya lleva 27 años en la empresa será responsable de la evolución TI, la logística de contratos y el negocio de las soluciones sectoriales mundiales. Hohm, de 47 años, comenzó su carrera profesional en Dachser en la logística de contratos, antes de asumir la dirección de las delegaciones de Erfurt (Turingia) y Hof (Alta Franconia). Como Corporate Director fue responsable desde 2016 del campo de la investigación y desarrollo, así como el área de Corporate Solutions del proveedor logístico.

Alexander Tonn asumirá el cargo de COO Road Logistics a partir del 1 de enero de 2021 y con ello la responsabilidad del desarrollo de las Business Lines European Logistics y Food Logistics. Alexander Tonn (46) lleva más de 20 años en la empresa. Tras sus primeras tareas directivas como director adjunto de la delegación de Memmingen, en 2014 se trasladó a la Head Office de Dachser y se encargó desde allí de promover la logística de contratos a nivel internacional. Desde 2017, también dirige la Business Unit European Logistics Germany, responsabilidad que seguirá ejerciendo tras ser nombrado COO Road Logistics. Alfred Miller seguirá siendo el Managing Director de la Business Unit Food Logistics.

La futura dirección la completará **Edoardo Podestà,** que pertenece a la Executive Board de Dachser desde octubre de 2019 como COO Air & Sea Logistics. Edoardo Podestà es responsable del negocio mundial de transporte aéreo y marítimo, así como de Rail Services entre Europa y China y simultáneamente también es responsable de la Business Unit ASL Asia Pacific.

BREVE PANORÁMICA

La Executive Board de Dachser a partir del 1 de enero de 2021

Burkhard Eling, CEO y Chairman de la Executive Board

Stefan Hohm, CDO

Edoardo Podestà, COO Air & Sea Logistics

Alexander Tonn, COO Road Logistics

N.N., CFO

Fundamento sólido para construir el futuro

Bernhard Simon pertenece a la dirección de Dachser desde 1999 y desde 2005 está a la cabeza de esta empresa familiar como socio gerente. El impacto de Simon se relaciona sobre todo con el fuerte crecimiento y con la internacionalización de la empresa. Bajo su mando, Dachser ha llegado a ser uno de los proveedores logísticos con más renombre de Europa y del mundo.

Michael Schilling ascendió a la dirección de Dachser en 2002 y desde entonces creó una de las redes de grupaje más eficientes de toda Europa. Su trayectoria lo convierte en el motor impulsor del crecimiento sostenible gracias a servicios transfronterizos de transporte y logística de contratos. Los procesos, sistemas TI y plataformas unificados que se desarrollaron bajo su batuta son los fundamentos para el alto nivel de calidad y fiabilidad que hace destacar a Dachser en el mercado de la logística.

«El renovado y rejuvenecido equipo de la junta directiva, con Burkhard Eling a la cabeza, orientará sus esfuerzos, entre otras cosas, a lanzar nuevas ideas y a adaptar nuestro modelo de negocio a las transformaciones tecnológicas y relevantes para el mercado. Creemos haber hecho así una apuesta personal y organizativa óptima para hacer frente a los desafíos de los años venideros».

Bernhard Simon,
CEO de Dachser

CADENAS DE SUMINISTRO AL LÍMITE

La crisis del coronavirus ha afectado a los flujos de mercancías mundiales de una forma nunca vista y con un impacto enorme. Todavía no se sabe cuáles van a ser sus consecuencias, aunque para Dachser un resultado está claro: más allá de la previsibilidad, contar con redes logísticas robustas tiene valor en sí mismo. →

Un Antonov lleno de equipos de protección

Bien preparados en el País Vasco

Hay una nueva forma de medir el tiempo: antes del coronavirus y después del coronavirus. Entre una era y la otra –en el presente–, todos los conocimientos mundiales sobre economía, política y sociedad se tambalean. El confinamiento está por todas partes. La desescalada y reactivación de la vida social y económica avanzan pasito a pasito, fase a fase, con la preocupación de fondo de un rebrote posiblemente más desastroso. Unas predicciones fiables no se pueden realizar, sean por parte de la política o de las instancias médicas y científicas. Lo único cierto es la incertidumbre.

En principio, justo lo contrario de la logística. El concepto se deriva del griego antiguo «logistikē», que significaba «arte del cálculo práctico». Hoy en día lo entendemos como todos los sistemas económicos de división del trabajo que permiten la distribución de bienes y servicios con optimización de tiempo, costes y cantidades. La crisis del coronavirus ha anulado temporalmente la previsibilidad y capacidad de planificación de las cadenas de suministro mundiales que se le presupone. Y la crisis sigue evolucionando de forma muy dinámica. En todo el mundo las diversas decisiones políticas hacen que la situación cambie cada día.

Lo único que queda claro es que, cuando entran en parada sectores de producción concretas o ramos económicos completos, como por ejemplo las plantas de producción automovilística o la hostelería y gastronomía, y de la noche a la mañana no necesitan aprovisionarse de bienes, se lleva al límite a las redes logísticas, que necesitan en todo momento que encajen los engranajes para mantener en marcha las cadenas de suministro. Si una ruedecilla se atasca, el engranaje completo se resiente de inmediato.

Seguir siendo flexibles y ágiles, también durante el confinamiento

«Nuestras decisiones empresariales deben ajustarse y reformularse continuamente teniendo en cuenta el dinamismo de la situación», aclara el CEO de Dachser, Bernhard Simon. Tanto a nivel central como a nivel de las Business Units, Dachser ha establecido comités de crisis que informan y apoyan a la dirección de la manera más óptima y global posible.

«En el marco de limitación actual de la vida económica es inevitable que desciendan las cantidades en el negocio de bienes industriales, sobre todo en España e Italia, pero también en Francia», continúa Simon. En las redes de Road Logistics nacionales, se calcula que el volumen se reducirá en ciertos casos en un 40 por ciento. «Gracias a que nuestras delegaciones hacen su negocio bajo su propia responsabilidad, pero con un enfoque integrado y gracias también a las buenas capacidades de gestión de nuestra organización de red, seguimos siendo flexibles durante la crisis, adaptando la organización de tráficos y plataformas y reduciendo los transportes regulares», continúa Simon.

Bernhard Simon, CEO de Dachser

> Estamos ahí para nuestros clientes y socios, saben que pueden confiar en Dachser. Sobre todo en tiempos de crisis

«Como en European Logistics tenemos una implantación amplia y servimos a muchos clientes y ramos, podemos contar con un cierto margen de maniobra para adaptarnos a las condiciones marco variables correspondientes».

Precisamente Food Logistics permite que Dachser contribuya como un pilar fundamental al abastecimiento básico de la población. Aunque en la primera mitad del año desaparecieron grandes clientes de alimentación como hoteles, restaurantes y comedores, la demanda de los supermercados aumentó significativamente. Incluso cuando alguno se preocupaba pensando que se habría visto interrumpida la cadena de suministro al ver las estanterías vacías por la compra compulsiva, la logística volvió a estar a la altura. Cada desabastecimiento provocaba automáticamente un nuevo pedido, que por supuesto tardaba unos días en llegar al almacén comercial y de ahí a las filiales para el reabastecimiento.

Equipos de protección para personal médico

También Dachser Air & Sea Logistics, gracias al Interlocking con Road Logistics, realizó una contribución importante al abastecimiento básico en la lucha contra la covid-19. Sobre todo en el reabastecimiento de equipos de protección sanitaria para clínicas y hospitales. Tres ejemplos de la red Dachser europea nos demuestran cómo:

Dachser Switzerland y la proveedora de maquinaria noruega P. Meidell AS utilizaron la red logística europea de Dachser para enviar a Noruega a principios de abril el tan ansiado y urgente desinfectante de manos. El fabricante era la empresa suiza Strub, proveedor que normalmente produce refrigerantes para P. Meidell pero que durante la crisis se dedicó a fabricar productos de higiene antibacterianos.

Otro ejemplo llega desde Francia. Dachser France organizó un vuelo chárter con un Antonov 124, el segundo avión de serie más grande del mundo, para transportar para la empresa Prolaser 8,5 millones de mascarillas desde Shanghái a Nantes. Utilizando Interlocking –la conexión sin fisuras de Air & Sea con Road Logistics– Dachser también garantizó posteriormente la distribución nacional por carretera de los productos paletizados a municipios, organizaciones sanitarias y ministerios de Francia. En este caso, Dachser Air & Sea Logistics France colaboró estrechamente con las autoridades aéreas, así como con las Prefecturas de Loira-Atlántico y Vendée. Hacia el almacén de Prolaser en Vendée y hacia el Ministerio del Interior partieron varios convoyes de camiones, escoltados por motivos de seguridad.

También en España, Dachser se implicó en la lucha contra la pandemia. Desde finales de marzo, el operador logístico puso a disposición de las autoridades sanitarias del País Vasco 4.000 metros cuadrados de superficie de su almacén próximo a Bilbao para material sanitario. Un equipo de cuatro a cinco empleados de Dachser se preocupó los siete días de la semana exclusivamente de los pedidos del Servicio Vasco de Salud y almacenó solo hasta final de abril unos 1.450 palés con más de 29 millones de productos sanitarios. Los equipos son destinados a hospitales, servicios sociales y sanitarios, así como a la policía y bomberos de la comunidad autónoma.

De las medidas de emergencia como estas y del «negocio diario» que se nos avecina, Dachser extrae un importante mensaje: la capacidad operacional de las delegaciones, en todas las plazas del mundo, tanto en Road Logistics como en Air & Sea Logistics, sigue siendo óptima a pesar de la crisis del coronavirus. «Con ello contamos con un anclaje de seguridad en tiempos difíciles a nivel mundial», comenta Bernhard Simon. «Estamos ahí para nuestros clientes y socios, saben que pueden confiar en Dachser». **M. Schick**

La salud en el trabajo tiene máxima prioridad en Dachser. Por ello se hará seguimiento constante en las delegaciones de las medidas de prevención e higiene para protección ante el virus y se ampliarán según sea necesario. Sobre el uso de mascarillas, Dachser desarrolló sus propias directrices, que deben ser adaptadas a los requisitos de las Business Units y deben seguir las especificaciones oficiales de cada uno de los países.

De camino hacia Nantes: mascarillas desde Shanghái

OPORTUNIDADES EN LA LOGÍSTICA

A Maria Levin le encanta estar en acción

LA PERSEVERANTE

Cuando Maria Levin comenzó su formación en Dachser como técnica de logística de almacén en 2013, se convirtió en la primera mujer en formarse en esta división en la plaza de Alsdorf. Ahora ha llegado a ser tutora para la integración de nuevo personal, entre el cual cada vez hay más mujeres.

La gran pasión de Maria Levin es viajar. Está deseando que acaben las restricciones de movimiento debidas al coronavirus para poder organizar nuevamente viajes para ella misma y sus amistades. A nadie sorprende, pues, que esta mujer de 32 años trabaje en el centro logístico de la Eurorregión Mosa-Rin en Alsdorf, cerca de Aquisgrán. «Aquí puedo ayudar a que las mercancías salgan de viaje y lleguen puntuales», comenta, y añade: «Me fascina la logística porque nunca te aburres, cada día tienes que resolver nuevos desafíos».

Precisamente, esto es algo que Maria Levin lleva haciendo con éxito toda su vida. Nacida en Omsk, en Siberia, en 1997 se traslada a Alemania con sus padres. Recuerda, claro está, que los comienzos en su nuevo hogar no fueron fáciles. «Pero quería salir adelante». Esta mujer perseverante siguió su propio camino laboral al terminar la escuela. Tras pasar un año trabajando en Francia, probó con algunos trabajos en el comercio minorista, en los envíos en línea y en la producción. Hasta que se topó con un anuncio de vacante en Dachser.

«Como parte de mi solicitud, se me invitó a realizar una semana de prácticas realizando labores de apoyo a la entrada de mercancías en el turno de mediodía. No tenía experiencia en la logística, pero enseguida me gustó», cuenta Maria Levin. El 1 de agosto de 2013 empezó su formación como operadora de logística de almacén en Alsdorf. Como la primera mujer en trabajar en su plaza en este puesto, desde el principio fue recibida con los brazos abiertos: «Por supuesto que al principio me tuve que imponer en este dominio masculino, pero todo el mundo mostró una mentalidad abierta y dispuesta a ayudar».

Perfectamente integrada en el antiguo dominio masculino de la logística de almacén: Maria Levin

Crear equipo escalando

Todavía hoy Maria Levin recuerda con agrado los puntos cumbre de su formación. Por ejemplo, sus primeras experiencias con unas gafas virtuales de preparación de envíos con «Pick by Vision» o el buen ambiente que había en los eventos de team building para las personas en formación de la delegación de Dachser: «Una vez nos fuimos a un bosque de esos donde se puede hacer escalada e incluso el director de la delegación se puso a pasear en las alturas entre los árboles como el resto. Así ¡vaya si cambia la imagen que una se hace de sus jefes!».

Maria Levin sigue percibiendo hoy la buena relación personal entre los empleados, algo que valora como uno de los atractivos más importantes de la empresa familiar: «Aquí todavía cuenta lo humano. Siempre se buscan soluciones flexibles para todo el mundo». En los últimos años, esto es algo que también a ella le ha beneficiado. En particular con la planificación de turnos. Como desde 2018, superó con éxito su formación como máster en logística, algo que preparó fuera del horario laboral, ahora a menudo puede acordar con la dirección de su equipo los turnos que le convienen.

Reconocer el potencial

Esto tiene que ver con que en Dachser Alsdorf se ha reconocido el gran potencial de esta inteligente mujer. Maria Levin ha llegado ahora a vice consejera de seguridad de mercancías peligrosas. Como tal, comprueba que se cumplan las medidas de aseguramiento de la carga a la salida del almacén. Desde 2019 es responsable de la integración de nuevo personal en el almacén: «Preparé un documento para las personas que llegan y organizo formaciones». Para todo ello está presente en la terminal y ayuda cuando hay lagunas de conocimiento. «Además, preparo estadísticas y las evalúo para poder mejorar los procesos logísticos de nuestra organización de forma constante».

Esto resulta de vital importancia en el trabajo en tiempos del coronavirus. En este momento es imprescindible mantener la distancia con los compañeros y respetar las medidas de prevención, como por ejemplo el lavado de manos y desinfección frecuente, sin que el trabajo deje de ir sobre ruedas. «En el equipo seguimos trabajando, pero con el lema "Juntos... a distancia". A todo el equipo nos complace poder desempeñar con nuestro trabajo en segundo plano un papel importante a la hora de mantener la economía y la vida diaria. Además, sentimos que se nos reconoce de verdad», comenta Maria Levin.

En estos tiempos difíciles, aparece donde la necesitan. Esta versatilidad es lo que le gusta a Maria Levin de su trabajo. También que, desde sus inicios en Dachser, cada vez haya más mujeres en la logística: «Por aquel entonces era la primera de mi división; ahora cada vez experimentamos más aquello de mujeres al poder». A Dachser no le falta ocupación en este lugar limítrofe con tres países: además del transporte interior, también en tiempos del coronavirus se realizan envíos hacia Bélgica y los Países Bajos, además de hacia otros países europeos: perfecto para una amante del viajar como Maria Levin.

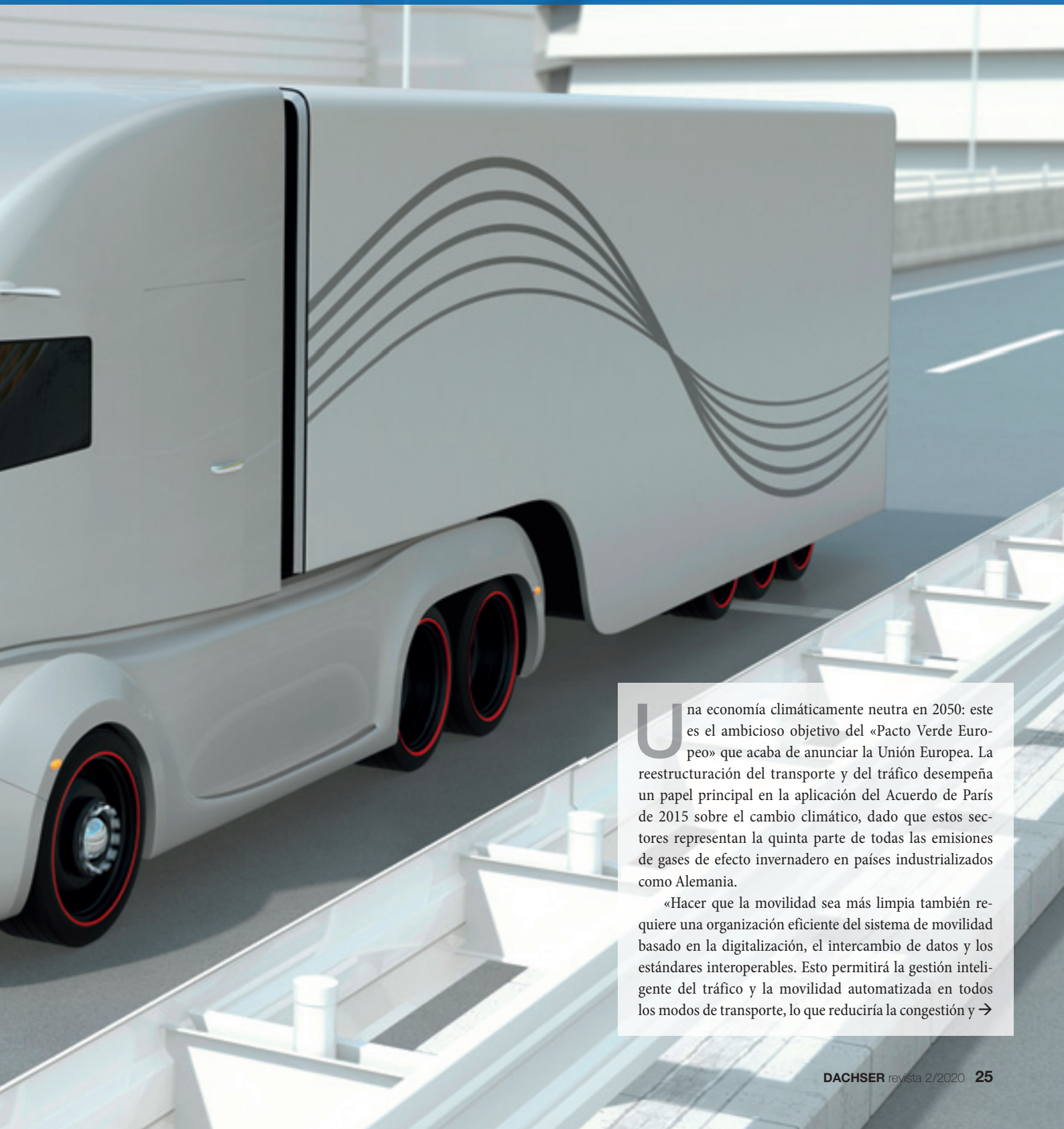
L. Becker

Los técnicos de logística de almacén son la columna vertebral de estas instalaciones. Se ocupan de aplicar procesos logísticos de planificación y organización. Por ejemplo, en los controles de inventario o medidas de manutención del mismo, en la preparación e identificación de envíos según los procesos legales e internos de la empresa. La tecnología les ayuda con medios de trabajo y de apoyo o mediante los sistemas de información y comunicación propios de Dachser.

NUEVOS MODELOS DE PROPULSIÓN ALTERNATIVA: ¿QUO VADIS?

En el centro de la investigación: motores climáticamente neutros

¿A dónde nos dirigimos en el campo de la propulsión? ¿Podría el motor eléctrico desbancar al motor diésel en breve? ¿O van a entrar en juego otros proveedores de energía totalmente diferentes? En Dachser, el tema de las tecnologías de propulsión alternativas y sus posibles usos en la red logística implica a especialistas de la logística de diferentes departamentos.



Una economía climáticamente neutra en 2050: este es el ambicioso objetivo del «Pacto Verde Europeo» que acaba de anunciar la Unión Europea. La reestructuración del transporte y del tráfico desempeña un papel principal en la aplicación del Acuerdo de París de 2015 sobre el cambio climático, dado que estos sectores representan la quinta parte de todas las emisiones de gases de efecto invernadero en países industrializados como Alemania.

«Hacer que la movilidad sea más limpia también requiere una organización eficiente del sistema de movilidad basado en la digitalización, el intercambio de datos y los estándares interoperables. Esto permitirá la gestión inteligente del tráfico y la movilidad automatizada en todos los modos de transporte, lo que reduciría la congestión y →

Stefan Hohm, Corporate Director Corporate Solutions, Research & Development de Dachser

Con nuestras actividades queremos contribuir a alcanzar el objetivo climático de la Unión Europea para el 2050

aumentaría las tasas de ocupación», indican desde la Comisión Europea. La base para ello debería de ser el aumento paulatino de la propulsión no fósil en el transporte de personas y mercancías.

En otras palabras: la movilidad respetuosa con el medioambiente exige respuestas complejas. Esta es la razón por la cual Dachser ha intensificado su trabajo de análisis de sistemas de propulsión y combustibles alternativos, que complementan su enfoque de gestión ambiental existente y el proyecto innovador «City Distribution» que ya lleva unos años en marcha. «Nuestros departamentos específicos internos y delegaciones, en interacción con socios externos, analizan todas las tecnologías actuales y futuras. Como aspecto de interés fundamental destaca la evaluación de sistemas de propulsión y combustibles alternativos, así como los nuevos conceptos logísticos vinculados a ellos, sobre todo para el transporte por camión», aclara Stefan Hohm, Corporate Director Corporate Solutions, Research & Development de Dachser. Para ello, en Dachser se colabora intensivamente de forma transversal a las diferentes áreas. Las actividades y pruebas que se realizan en el departamento de I+D parten de la interacción interdisciplinar con expertos de Road y Air & Sea Logistics.

Sin embargo, queda todavía mucho para llegar a soluciones maduras para el mercado. «Todos los sistemas de propulsión y combustibles alternativos libres de emisiones y sostenibles siguen estando todavía fuera del campo de aplicación práctico general, en algunos casos por cuestiones técnicas y en otros por relaciones económicas», aclara Andre Kranke, Department Head R&D Research & Innovation Management.

Se buscan soluciones para el transporte de larga distancia

Lo que sí está claro es que, a largo plazo, el futuro le pertenece al motor eléctrico, que se alimentará mediante baterías o mediante una pila de combustible de hidrógeno. Dachser ya utiliza camiones con baterías eléctricas en el marco de los nuevos proyectos de City Logistics en, por ejemplo, Stuttgart, Berlín o Hamburgo. Sin embargo, la autonomía de estos vehículos sigue estando muy limitado y llega nada más a 200 km. A medio plazo parece ser viable desde el punto de vista técnico –aunque desde el punto de vista económico sigue siendo más complicado de realizar– el uso de camiones con baterías eléctricas para el transporte de distribución regional con una autonomía de 450 km. «A mayores, hay que tener en cuenta las limitaciones de propulsión de la propia batería. Para el transporte de larga distancia esta tecnología no ofrece la relación adecuada entre autonomía, carga útil y tiempos de carga», comenta Kranke.

¿Podría ser la respuesta al transporte de larga distancia eléctrico el suministro de electricidad mediante líneas aéreas como en la prueba que se está realizando, entre otras, en Alemania en la llamada «eHighway», la A1 que pasa por Lübeck? Tampoco. «El problema en ese caso son los cambios constantes entre tramos cortos y largos. Además, un sistema de suministro eléctrico por líneas aéreas en toda Europa como el que sería necesario para el transporte a larga distancia de mercancías no parece muy viable en este momento debido a sus altos costes de inversión y a las diferentes condiciones geográficas», constata Hohm.

¿Qué significa todo esto para el motor diésel? «Sigue siendo el sistema de propulsión más utilizado y eficiente en costes para el transporte de mercancías. Y así seguirá siendo a medio plazo», indica Andre Kranke. La razón: la alta densidad energética del combustible diésel asegura una gran autonomía. Además, la técnica está muy madura –incluso bajo la presión de una normativa europea cada vez más estricta–. Y, por último pero no menos impor-

Una mente abierta para la tecnología sigue teniendo gran demanda

Camiones eléctricos en prueba de campo: el eActros y el eCanter

tante, el uso eficiente de camiones diésel también está garantizado por una infraestructura y técnica automovilística disponible en todo el mundo. Gracias a su combinación con biocarburantes de segunda generación, estos motores diésel permiten en algunos países de la UE reducir de forma significativa las emisiones de gases de efecto invernadero a corto plazo, algo que los convierte en una tecnología puente hacia la movilidad eléctrica con el potencial de contribuir hasta entonces a la protección ambiental.

«Cuando se debaten aspectos ecológicos, los responsables de planificar el transporte deberían hablar también de la aprobación de nuevos tramos dentro de Alemania y de permitir el transporte transfronterizo de camiones largos», aconseja Kranke.

Margen de mejora en la propulsión a gas

Además de todo esto, también se explora la posibilidad de propulsar los camiones con gas en vez de con diésel, sea con CNG (gas natural comprimido / Compressed Natural Gas) o LNG (gas natural licuado / Liquefied Natural Gas). El uso de gas natural fósil no reporta mejoras ambientales significativas. «Dependiendo de la tecnología utilizada, el ahorro de CO_2 se mueve entre una horquilla de valoración total (Well-to-Wheel, es decir, del pozo a la rueda) de entre una reducción del 15 por ciento hasta un aumento del diez por ciento frente a los camiones diésel modernos», indica Stefan Hohm. Como tecnologías puente solo se podrían considerar el LNG-Bio y el CNG-Bio. El rendimiento y la adaptación a la práctica varían mucho dentro de la Unión Europea y por ello hay que valorarlos en cada caso particular.

Un tema candente en la logística es también los electrocombustibles, es decir, aquellos sintetizados por corriente en forma líquida y gaseosa (diésel, LNG, metanol, etc.) Para que sean climáticamente neutros, estos combustibles deben producirse con tecnología Power-to-X. Los procesos Power-to-Gas transforman corriente producida de fuentes sostenibles –sobre todo eólicas y solares– en hidrógeno verde, que es la base de todos los electrocombustibles. Dado que la pérdida energética en el paso de la corriente al hidrógeno verde de los electrocombustibles es extremadamente elevada en este momento, por ahora no existen aplicaciones viables de esta idea desde el punto de vista económico. Más prometedor parece utilizar directamente el hidrógeno verde en una pila de combustible de hidrógeno para propulsar el camión.

Aunque durante un largo período en todas partes se presentaba como el milagro energético, con el tiempo, la pila de combustible fue desapareciendo del debate público. La presión que ejerce la transformación del transporte hace que experimente ahora un resurgir. Su funcionamiento consiste en la transformación del hidrógeno contenido en la pila en electricidad que a su vez propulsa el motor eléctrico. El desarrollo tecnológico está muy avanzado. Por ejemplo, la pila de combustible se utiliza en el sector espacial de forma ya irrenunciable, y también se constata su presencia diaria en las carretillas. Sin embargo, la tecnología tiene que demostrar su utilidad en carretera.

Todavía queda bastante por hacer para su aplicación práctica; en este momento se usan prototipos primarios y se han anunciado pequeñas flotas de prueba. «Todavía estamos lejos de camiones de serie que pronto puedan deshacerse del diésel», observa Kranke. Además de fabricantes reconocidos, hasta ahora solo el líder de mercado mundial Mercedes-Benz ha apostado por un itinerario tecnológico estratégico alrededor de las pilas de combustible. A partir del 2029 deberían llegar al mercado los primeros camiones de serie con pilas de combustible de hidrógeno. A partir del 2039 está previsto que solo salgan del fabricante de vehículos de Stuttgart vehículos comerciales con pilas de combustible de hidrógeno o baterías eléctricas.

Intensificar la interacción

La conclusión (temporal) de Stefan Hohm da una de cal y una de arena: «Con la propulsión de camiones mediante LNG y CNG fósil no se consiguen los objetivos del clima porque no son significativamente mejores que un camión moderno diésel Euro VI. En el caso del transporte de carga pesada, no tiene sentido utilizar la propulsión totalmente eléctrica por el peso de las baterías y por la infraestructura de carga que solo se puede garantizar, en el mejor de los casos, con complicaciones y mayores costes. La propulsión con pilas de combustible de hidrógeno suena muy prometedora, pero en cuanto a eficiencia, aplicación práctica y disponibilidad, la tecnología sigue estando lejos de poder utilizarse en la realidad».

Para Dachser, esto significa que es necesario intensificar la investigación y desarrollo de estos temas. Según Stefan Hohm: «Seguimos apostando por el desarrollo de propulsiones alternativas para el transporte de mercancías. Para ello intensificamos nuestra interacción con iniciativas y asociaciones, con fabricantes y socios de investigación y ampliamos nuestro conocimiento y redes participando en proyectos piloto. De esta manera, queremos contribuir a alcanzar el objetivo del clima del 2050». **M. Gelink**

Como proveedor líder de servicios logísticos, Dachser apuesta por posicionarse en la observación y valoración de propulsión y combustibles alternativos, teniendo en cuenta el conocimiento y los expertos cualificados existentes. En el marco de una R&D Technology Research a largo plazo, investigamos todas las tecnologías actuales y futuras en nuestros departamentos específicos internos y delegaciones, además de en interacción con socios externos.

Contenedores según necesidad

Servicios LCL

FLEXIBILIDAD DE EUROPA A CHILE

Dachser Air & Sea Logistics amplía sus servicios LCL (Less than Container Load) con una nueva ruta de Europa a Chile. Contamos ahora con un itinerario semanal fijo para el servicio de transporte marítimo consolidado de Hamburgo a San Antonio.

No siempre tiene que ir lleno el contendor. Para ofrecer servicio a una cadena de suministro más rápida y flexible, los fabricantes y distribuidores cada vez más apuestan por un «Less than Container Load». También en la ruta de Europa a Chile. «Nuestro nuevo servicio LCL está concebido de tal manera que cumple las necesidades específicas de los clientes que realizan envíos de poca mercancía. El servicio no solo optimiza la eficiencia y reduce los costes, sino que mejora el proceso de planificación gracias a una regularidad semanal exacta», comenta Guido Gries, Managing Director Dachser Americas.

En este nuevo servicio, Dachser consolida envíos por contenedor de diferentes países europeos como Alemania, Dinamarca, Bélgica y Polonia en su almacén de Hamburgo. Desde ahí los envía a San Antonio, en Chile. Las empresas se benefician de la conexión sin fisuras con los mercados finales de Chile, incluida la recogida y entrega de sus productos de puerta a puerta. «Un servicio LCL efectivo depende de cumplir un horario, algo que empieza con la coordinación de mercancías y termina con la ruta fija en contenedor entre los dos puertos. Esto les ofrece a nuestros clientes una mejor planificación, tiempos de tránsito exactos, así como transparencia en sus envíos», indica Gries.

Conexión a Alemania y más allá

Además, el proveedor logístico, gracias a sus Business Fields Dachser Road Logistics y Dachser Air & Sea Logistics, ofrece soluciones logísticas integradas con los servicios de transporte, almacén y servicios de valor añadido.

«El servicio LCL les ofrece a los clientes una coordinación de contenedores y una gestión de todas las importaciones por mar optimizadas», añade Gries. «Con nuestra amplia red logística europea podemos ofrecer una transparencia sin fisuras desde la puerta del proveedor en Europa hasta el lugar de destino final en Chile».

De paseo por la terminal: Árpád Darvasi

+++ CERTIFICACIÓN IFS PARA FOOD LOGISTICS EN HUNGRÍA +++ En la última auditoría de la International Featured Standard, abreviada como IFS, Dachser Budapest consiguió la categoría «nivel alto» para su logística de alimentos. La certificación confirma que la cadena de procesos de Liegl & Dachser en Hungría cumple con los mayores requisitos legales, de seguridad y calidad en el manejo de alimentos. «Estamos muy orgullosos de que Dachser haya conseguido dar el paso al nivel más elevado de la certificación en Hungría», comenta Árpád Darvasi, General Manager Food Logistics Dachser Budapest. +++

Alexander Tonn (izda.) y Thomas Klare, Department Head Contract Logistics Consulting

+++ LOGÍSTICA DE CONTRATOS CON RECONOCIMIENTO +++ Dachser es reconocida una vez más como una de las mejores marcas de logística de Alemania en 2020. La valoración de la revista especializada LOGISTIK HEUTE y de los miembros de la BVL, la Asociación de Logística Alemana, ha llevado a Dachser al segundo puesto de la categoría «Servicios de logística de contratos». «Nos alegra mucho este reconocimiento, que hemos conseguido por segunda vez desde 2017. El voto de los lectores demuestra que nuestros servicios de almacén y transporte integrales son bien valorados por el mercado», comenta Alexander Tonn, Corporate Director Corporate Contract Logistics. +++

+++ NUEVAS INSTALACIONES EN KASSEL +++ Dachser ha empezado las obras de una nueva delegación en la región económica del norte de Hesse, en Kassel. En el polígono industrial de Lohfeld se empieza a erigir un gran almacén de transbordo de mercancías industriales de unos 6.400 metros cuadrados en un terreno de unos 78.000 metros cuadrados. A partir del verano de 2021 está previsto que se carguen y descarguen allí camiones en un total de 78 muelles de carga. La terminal contará también con 2.500 metros cuadrados de oficinas. A medio plazo se crearán unos 200 nuevos puestos de trabajo. +++

De izda. a drcha.: André Tonat, Sales Manager Dachser Erfurt, Michael Beyer, director de proyecto OFB Projektentwicklung, Dr. Rimbert J. Kelber, General Manager Dachser Erfurt, Ralph Holeschovsky, jefe de filial Helaba Immobiliengruppe, Hardy Kutz, jefe de logística de contratos Dachser Erfurt, Andreas Hagen, director de proyecto Max Bögl, contratista

+++ PUESTA A PUNTO EN TURINGIA +++ Dachser invierte en su centro logístico de Erfurt. Además de un almacén nuevo de 20.000 metros cuadrados con superficie de oficinas, está planificada una zona de espera de camiones, así como plazas de parking para camiones. «Aquí en Erfurt trabajamos desde hace años con diversas plazas en una estructura creciente. Con el nuevo almacén consolidaremos este trabajo y ofreceremos a nuestros clientes logística de contratos, es decir, almacenamiento y servicios adicionales de la mano de un mismo proveedor desde unas modernas instalaciones», indica Rimbert J. Kelber, General Manager del centro logístico de Dachser en Erfurt. «Con ello abrimos posibilidades para seguir creciendo en la región». +++

+++ AMPLIACIÓN EN EL BENELUX +++ Dachser Air & Sea Logistics se enfrenta al crecimiento continuo de los países del Benelux con nuevos edificios de oficinas en Ámsterdam y Maastricht. Ya en enero se volvió a abrir la oficina de Dachser Schiphol Airport, en Ámsterdam, tras su transformación y ampliación por 300 metros cuadrados. Solo menos de un mes más tarde siguió la inauguración de los nuevos espacios comerciales de Dachser Maastricht Airport. «La colaboración intensiva con nuestra división de negocios Road en el marco de las tareas de Dachser Interlocking ha llevado a un crecimiento positivo de Dachser Air & Sea Logistics en el Benelux. Mediante el uso y acumulación de know-how podemos ofrecer a los clientes la cadena de suministro completa», indica Aat van der Meer, Managing Director Dachser Benelux. «De esta manera seguiremos creciendo en el futuro». +++

De izda. a drcha.: Wilco Versteegh, Managing Director Dachser Air and Sea Logistics Netherlands & Belgium, Raymond Boumans, Branch Manager Dachser Air & Sea Logistics Maastricht, Aat van der Meer, Managing Director Dachser Benelux

«NUNCA NOS HABÍAN VALORADO TANTO»

(de izda.) Christian Ludwig y Jürgen Schneider

Los conductores de camión tienen «importancia sistémica» y mantienen la cadena de suministro funcionando de forma fiable: también en tiempos de crisis. El día a día profesional les exige mucho en este momento a los conductores, pero también experimentan cosas positivas. Hablamos con el conductor y director de flota Christian Ludwig y con Jürgen Schneider, director de entrada de mercancías y transporte local de Dachser en Memmingen.

Señor Ludwig, en tiempos del coronavirus la atención ha recaído en los conductores de camión. ¿Qué cambios ha notado en su trabajo por la pandemia?

Christian Ludwig: En nuestra delegación, las primeras limitaciones las experimentamos a finales de febrero: se introdujeron medidas higiénicas, se informó a todos los

Jürgen Schneider, director de entrada de mercancías y transporte local de Dachser en Memmingen

No se trata de hacer las cosas más rápido, más fuerte, más duro, sino de empatía y fiabilidad

empleados y se instalaron mamparas de plexiglás con aperturas en las ventanillas para los conductores. Más tarde, en el comedor solo había comida para llevar y se nos distribuyeron mascarillas, espray desinfectante y mudas para cambiarnos. Fue así que, desde el principio, los conductores tuvimos la sensación de estar en buenas manos. Por supuesto, al principio también hubo problemas, como los enfados por los largos atascos en las fronteras, pero por fortuna la cosa ha ido mejorando. He hablado con muchos compañeros, también con los que están de viaje por Italia: A todos nos impone respeto el virus, pero ninguno ha sentido miedo gracias a las medidas de prevención tan rápidas que se tomaron.

¿Qué medidas han tomado los clientes?
C. Ludwig: Ahí varía mucho la cosa. Hay empresas farmacéuticas que cada vez que se hace una entrega exigen que cubramos un documento de salud detallado y que se nos tome la fiebre. También en la división Food son obligatorias las mascarillas y una desinfección estricta. En el resto de los sectores, las medidas no son tan estrictas; pero por lo general suele evitarse el contacto directo con el cliente.

¿Qué feedback reciben por su trabajo en estas condiciones tan complicadas?
C. Ludwig: Nunca nos habían valorado tanto los clientes en toda mi vida laboral. Ahora vamos con más frecuencia a clientes privados y, a menudo, además de un poco de conversación, nos encontramos con algún detallito o una tableta de chocolate como agradecimiento. Obviamente, esto nos motiva muchísimo.
Jürgen Schneider: No puedo estar más de acuerdo. El ramo de la logística goza de muy alta valoración en estos tiempos. Ya no es aquello de: «los camioneros atascan las carreteras». Más bien: «Genial que posibilitéis que se recojan y entreguen mercancías de forma puntual». De repente, nuestro colectivo pertenece a los héroes del día a día, igual que el personal de cuidados. Solo cuando hay una emergencia nos damos cuenta de lo importantes que son ciertas profesiones.

¿Es esto algo con lo que se quedarán cuando pase la covid-19?
J. Schneider: Por supuesto. Esta empatía y solidaridad ofrece una base diferente para el trabajo conjunto. Esto es válido tanto para nuestros clientes como a nivel interno: casi en todos los departamentos trabajan a nuestro lado empleados en rotación y móviles. Eso ayuda a que, por ejemplo, se preste especial atención a aquellos que tienen que cuidar de sus hijos, entre otras cosas. Esto es algo que debería mantenerse también después de la crisis.

¿En la gestión de la flota, qué medidas de prevención ha adoptado usted para ayudar a los transportistas y conductores?
J. Schneider: En total, las cifras de transporte durante el confinamiento han descendido en las divisiones de metalurgia o las industrias de la electrónica, la gastronomía, catering, eventos u hostelería. Dejamos en parada los vehículos de nuestras empresas de transporte, pero de forma rotatoria, de manera que los déficits sean lo más limitados posibles para cada empresa. Nos comunicamos todo el tiempo con nuestros socios de transporte y queremos mostrarles que pertenecen a la familia Dachser y que juntos vamos a superar la crisis. No se trata de hacer las cosas más rápido, más fuerte, más duro, sino de dar una respuesta integral con honestidad y fiabilidad. Es decir, los valores que siempre han representado a Dachser.

¿Qué espera del futuro próximo?
C. Ludwig: Tengo la sensación de que el ánimo de las personas va mejorando. Por supuesto, la salud es lo más importante. Por ello ahora es esencial que nuestros clientes de los ámbitos de la gastronomía, catering, eventos u hostelería vuelvan al trabajo respetando todas las medidas de seguridad y manteniendo las distancias. Tanta gente depende de eso, también en la agricultura, las carnicerías, las cerveceras. Allí sí que notamos que hay mucho miedo porque hablamos de asegurar la subsistencia.

Dachser siempre ha apostado por una cooperación justa y colaborativa con sus transportistas. Con medidas individualizadas, Dachser brinde apoyo para superar la crisis actual. Eso incluye encargos continuos, pagos acelerados y un apoyo proactivo al rellenar solicitudes para obtener fondos estatales.

Christian Ludwig, conductor profesional y director de flota de Dachser Memmingen

Desde el principio, los conductores tuvimos la sensación de estar en buenas manos con Dachser

243 650-9
BASF
BASF

ATAJANDO POR LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

En el punto de partida en Ludwigshafen

Desde Ludwigshafen a Xi'an, en la China central: Dachser Rail Services ha conseguido realizar un viaje de prueba con 42 contenedores para BASF. De esa manera, los productos químicos de BASF llegaron el doble de rápido al mercado chino.

Más de 10.000 kilómetros, dos cambios de ancho de vía, además de seis horas de diferencia horaria: 14 días duró el viaje de ferrocarril con carga completa desde Kombi-Terminal Ludwigshafen (KTL) hasta Xi´an, en la China central, pasando por Polonia, Bielorrusia, Rusia y Kazajstán. El viaje de prueba con 42 contenedores organizado por Dachser Rail Services llegó dos semanas más rápido que un buque contenedor.

En particular, las empresas de la industria química que producen en el interior de la China, lejos de los puertos, han mostrado mucho interés en el transporte por ferrocarril a lo largo de la llamada «Nueva Ruta de la Seda» como alternativa atractiva al transporte marítimo. Para el viaje de prueba, BASF dejó la logística completa, desde la coordinación con el operador de ferrocarril RTSB hasta la tramitación aduanera y distribución en China, en manos de Dachser, su proveedor de servicios logísticos desde hace muchos años. →

«One belt, one road»: Este es el lema que desde 2013 aglutina los proyectos de la República Popular China que buscan crear y ampliar redes de comercio e infraestructura intercontinentales entre la China y más de 60 países de África, Asia y Europa. En recuerdo del ejemplo histórico, la Belt and Road Initiative (BRI) china también suele hablar de la «Nueva Ruta de la Seda».

En la configuración logística de BASF, la Kombi-Terminal de Ludwigshafen adquiere una importante función como hub. Ahí se consolidan los productos de BASF destinados a China y se organizan los trenes correspondientes. La ventaja: la terminal interior alemana más grande está literalmente pegada a la planta matriz de BASF y desde ella parten cada día hasta 30 conexiones de ferrocarril a más de 20 centros económicos europeos.

Un paso más en la colaboración

BASF y Dachser llevan varias décadas colaborando estrechamente y en un marco de confianza en el transporte y almacenamiento seguro de productos químicos paletizados dentro de Europa. Por ejemplo, Dachser gestiona dos almacenes de mercancías peligrosas en Hungría y Rumanía para BASF que cumplen los más altos niveles de seguridad y que han obtenido la certificación SQAS. «Con este primer tren a Xi'an hemos dado un paso más en la colaboración con BASF», comenta Michael Kriegel, Department Head Dachser Chem-Logistics. La solución sectorial de Dachser Chem-Logistics combina servicios logísticos estandarizados y experiencia de mercancías peligrosas en la red mundial con soluciones específicas para clientes de la industria química.

Control final en Ludwigshafen

En su viaje inaugural de Alemania a la China, el tren, organizado por Vedat Serbet, Rail Services Manager EMEA, Dachser Air & Sea Logistics, arrastró en sus contenedores High Cube de 40 pies sobre todo granulado, aditivos para combustibles y catalizadores. En su viaje no solo recorrió extensiones infinitas, sino que la carga tuvo que transbordarse varias veces por las diferencias en el ancho de vía de los diferentes sistemas ferroviarios de cada país. Tanto en Malaszewicze, en Polonia, como en la fron-tera kazajachina fue necesario descargar los 42 contenedores y cargarlos en otros trenes.

La estación de destino era la antigua ciudad imperial de Xi'an con sus 8 millones de habitantes. Desde ahí, Dachser North China organizó la gestión aduanera y la distribución en camiones de las mercancías BASF a sus destinatarios.

«Más rápido que el transporte marítimo, más barato que el aéreo, bien planificable y fiable: para algunos desafíos logísticos, el transporte ferroviario a la China por la «Nueva Ruta de la Seda» puede ser una alternativa al transporte aéreo y marítimo de gran valor», aclara Thomas Krüger, Managing Director Dachser Air & Sea Logistics EMEA. «Constatamos una creciente demanda de servicios ferroviarios de Dachser Rail Services y nos satisface especialmente que un líder de mercado mundial como BASF confíe en nosotros». En los próximos meses está previsto que salgan más trenes de Ludwigshafen a Xi'an. **M. Gelink**

PERFIL

Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH

La KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH es la terminal combinada interna más puntera de Alemania y cuenta con la eficiencia, seguridad e innovaciones de las terminales líderes de Europa. Fue fundada como empresa en 1999; sus propietarios son BASF SE (40%), Kombiverkehr (20%), Hupac (15%), Bertschi y Hoyer (12,5% respectivamente) y ofrece a sus clientes en este momento hasta 30 salidas de tren diarias hacia más de 20 áreas económicas europeas.

www.ktl-lu.de

PUENTES AÉREOS PARA LA SALUD

En el marco de la crisis del coronavirus, Dachser Air & Sea Logistics contrató hasta principios de mayo 30 vuelos chárter para transportar un total de más de 60 millones de mascarillas, además de otros artículos médicos, así como equipos de protección individual y guantes para sus clientes. A final de abril, Dachser organizó por primera vez en la historia de la empresa ocho vuelos chárter en una semana, entre ellos tres que recorrieron el trayecto Hong Kong - Los Ángeles.

DACHSER
Intelligent Logistics

CLICK TO CONNECT.

Optimice sus procesos logísticos utilizando nuestras soluciones DACHSER de TI.

Cuando los procesos analógicos se encuentran con un mundo digital, el resultado es una logística inteligente. Como pionero tecnológico y motor de la industria, DACHSER proporciona una red digital totalmente integrada, respaldada por una tecnología de la información uniforme y sistemas centrales desarrollados internamente. Los beneficios son obvios: procesos eficientes, alta usabilidad y un intercambio seguro de datos.

www.dachser.com