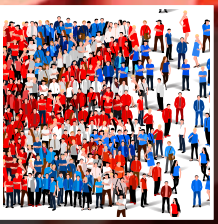
eureka

Número 28
Primavera 2017
www.eurekapub.es

LA REVISTA PARA EL PROFESIONAL DE MANEJO DE MATERIALES

Ha llegado la hora

Prepare su negocio para la marcha del Reino Unido de la UE



¿Dónde construyo?

Ubique adecuadamente su almacén en el cambiante panorama logístico europeo

Hacia una mayor seguridad

Cómo hacer más segura la manipulación de materiales en las obras de construcción

Agentes de destrucción

La creciente importancia de la gestión de plagas en el sector del almacenamiento y la logística

eureka número 28

Fue Arquímedes quien dijo: «Dadme un punto de apoyo y moveré el mundo». Esta publicación toma su nombre de su famosa exclamación de "i**eu**reka!" que, literalmente, quiere decir "lo encontré".

La revista para el profesional de manejo de materiales

Mientras nos preparamos para publicar una nueva edición de **eu**reka, flota en el ambiente un aroma a cambio, y no se trata solo de la llegada de la primavera. El tema del cambio, y la necesidad de que los profesionales de la manipulación de materiales respondan a él, impregna todos nuestros artículos.

Para nuestros amigos del Reino Unido, y para todos aquellos que hacen negocios con ellos, no cabe duda de que el brexit traerá unos cuantos cambios. Aunque aún está por ver el alcance completo que supondrá la marcha del Reino Unido de la Unión Europea, **Ruari McCallio**n aporta algo de luz y nos sugiere medidas a tomar ante esta nueva situación.

La velocidad de los cambios que están teniendo lugar en el panorama logístico europeo dificulta cada vez más la elección del emplazamiento de los almacenes. **Gian Schiava** explica el cómo y el porqué en un artículo que da un repaso a los emplazamientos logísticos más deseados en la actualidad, y sugiere qué factores deben considerarse a la hora de planificar la ubicación y la estructura de los futuros almacenes.

Entre los desafíos de seguridad adicionales a los que se enfrentan los operadores de carretillas elevadoras en las obras de construcción están los cambios constantes en la disposición de la obra, las actividades desarrolladas, el personal desplazado a las instalaciones y las condiciones meteorológicas. Tal como **Gay Sutton** explica, la respuesta comienza con una planificación minuciosa.

Entre los cambios que están aumentando la amenaza que las plagas representan para las empresas se incluyen las mejores oportunidades de las especies para introducirse en la cadena de suministro, así como la menor tolerancia de los clientes a la contaminación. **Mark Nicholson** evalúa los costes que implica ignorar los riesgos de las plagas y aporta consejos sobre las medidas preventivas a tomar.

Esperamos que la información contenida en estos artículos le sea de utilidad y le animamos encarecidamente a enviar sus comentarios. Si hay algún tema sobre el que le gustaría leer en futuras ediciones de **eu**reka, háganoslo saber. Puede escribirnos un correo electrónico a **comment@eurekapub.eu** o enviarnos un mensaje desde nuestra web **www.eurekapub.eu.**

Monica Escutia
Coordinadora editorial

Número 28 - Primavera 2017
Coordinadora editorial:
Mónica Escutia
Editora asociada:
Virpi Tynkkynen
Editor colaborador:
Mark Nicholson, Gian Schiava, Ruari McCallion and Gay Sutton
Director creativo:
Dave Hobbs
Producida por:
gu9creative ltd, Reino Unido
Impresa/Distribuida por:
BTB Mailflight, Reino Unido
Publicada por:
Cat Lift Trucks, Hefbrugweg 77, 1332 AM Almere
Los Países Bajos

©2017, MCFE. Todos los derechos reservados. CAT, CATERPILLAR, BUILT FOR IT, sus respectivos logotipos, el 'Amarillo Caterpillar', la imagen comercial "Power Edge" así como la identidad corporativa y de los productos que se utilizan aquí, son marcas registradas de Caterpillar y no puede hacerse uso de ellas sin permiso. Todo el material es propiedad intelectual protegida por las más estrictas leyes, y quedan reservados todos los derechos. Esta publicación no podrá reproducirse ni en su totalidad ni en parte sin el consentimiento previo por escrito del titular de los derechos de autor. Las opiniones expresadas en eureka no son necesariamente las de Cat® Lift Trucks (MCFE B.V.) o sus concesionarios. Cat® Lift Trucks (MCFE B.V.) no acepta ninguna responsabilidad por las opiniones ni la información expresadas en los artículos o los anuncios.

OSPC1606(03/17)gu9

La editora ejecutiva de **eu**reka es **Mónica Escutia**, licenciada en Ciencias de la Información, Periodismo. Española, también habla con fluidez neerlandés, inglés e italiano. Con experiencia editorial en varios medios internacionales, Mónica ha pasado los últimos 14 años en la industria de la manipulación de materiales; los cuatro primeros como representante comercial para diferentes países europeos, antes de convertirse en gerente de Marketing y Comunicación para Cat Lift Trucks, con sede en los Países Bajos.

No se olvide de visitar la página web de eureka www.eurekapub.es donde podrá acceder a nuestros archivos, repletos de artículos y reportajes de utilidad. Desde aquí también podrá enviar comentarios sobre la revista y sugerir temas que le gustaría que se trataran en futuros artículos.

*Venga a visitar **eu**reka en Internet.*

4-7
La salida de la UE del Reino Unido
Ha llegado la hora

Aunque es difícil predecir buena parte de las consecuencias del resultado del referéndum británico, podemos estar seguros de que el mundo del almacenaje, la logística y la manipulación de materiales se verá afectado. ***Ruari McCallion*** repasa lo que sabemos hasta ahora y proporciona consejos de cómo pueden prepararse las empresas para los desafíos que les depara el futuro.

8-10
Ubicación del almacén
¿Dónde construyo?

Dentro del frenéticamente cambiante panorama logístico europeo, elegir el mejor emplazamiento para un almacén se está convirtiendo en una tarea cada vez más complicada. Mientras explora los cambios y las razones que los impulsan, ***Gian Schiava*** destaca las ubicaciones más deseadas del panorama logístico actual e identifica los factores clave a considerar hoy día en cuanto a su emplazamiento y estructura.

11-13
Seguridad en la obra
Hacia una mayor seguridad

Las obras de construcción, ya de por sí uno de los entornos de trabajo más peligrosos, presentan para los operarios de carretillas elevadoras un conjunto de singulares y cambiantes desafíos en lo que respecta a la manipulación de materiales y la seguridad. Tal como ***Gay Sutton*** descubre, la solución pasa por una planificación minuciosa, el mantenimiento del orden, una cultura de seguridad y el uso de las herramientas adecuadas.

14-15
Gestión de plagas
Agentes de destrucción

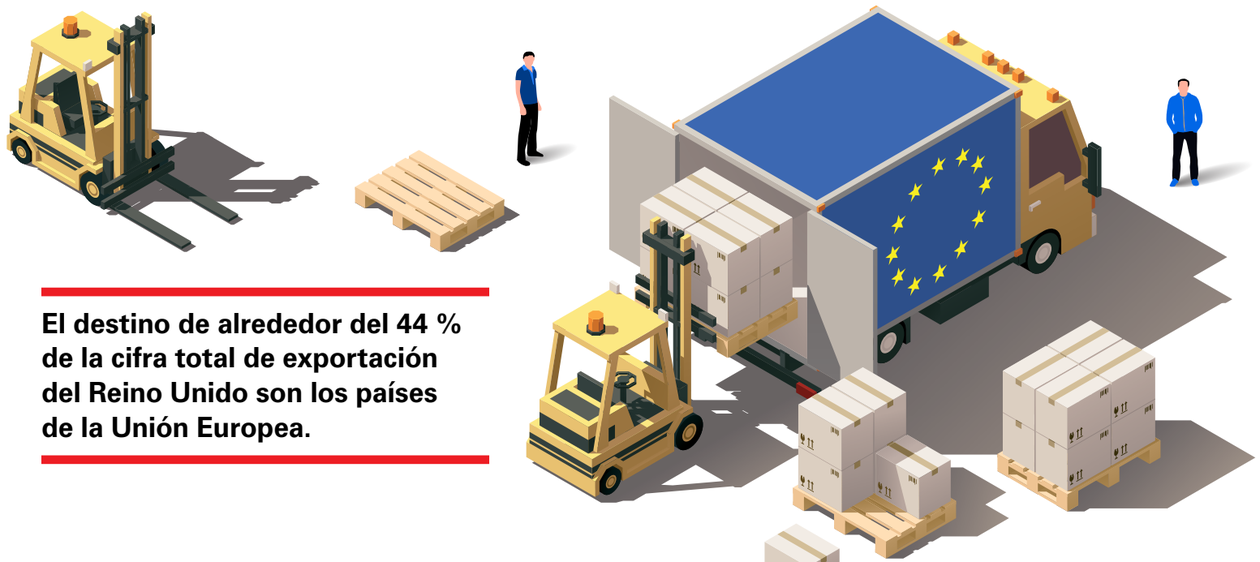
Con tantos puntos potenciales de acceso a la cadena de suministro, nunca debe ignorarse la amenaza de que cualquier almacén, centro de distribución, emplazamiento logístico o nodo de transporte pueda verse atacado por una plaga. ***Mark Nicholson*** detalla los costes que conlleva no tomar medidas preventivas y brinda consejos útiles sobre cómo reducir los riesgos.

Calendario de eventos

Fecha, Evento, Lugar, Sitio Web	Perspectiva general
Del 14 al 16 de marzo de 2017 **INTRALOGISTICS EUROPE** Paris Nord Villepinte, París, Francia. www.intralogistics-europe.com	Ha habido cambios considerables en los almacenes de logística; entre las innovaciones más destacadas de la actualidad están los robots manipuladores, cintas transportadoras automáticas, vehículos de guiado automático, drones, objetos conectados, reconocimiento de voz, gafas conectadas y supervisión remota. La comunicación dentro del almacén llega a todos los rincones y entra en la era de la logística 4.0. Estos avances sirven para mejorar la productividad, la seguridad, la flexibilidad y la calidad, a la vez que reducen la carga laboral del personal.
Del 14 al 16 de marzo de 2017 **SITL PARIS** Recinto ferial Paris Expo Porte de Versailles, París (Francia) www.sitl.eu	SITL Paris reúne todos los productos y servicios más innovadores dedicados al transporte de mercancías, los servicios de expedición y la cadena logística. Es la concentración más completa de usuarios de transporte y logística procedentes de los sectores de fabricación, venta minorista y distribución, todos ellos en busca de nuevos proveedores de servicios.
Del 27 al 29 de junio de 2017 **TOC CONTAINER SUPPLY CHAIN: EUROPA** RAI Ásterdam, Países Bajos www.tocevents-europe.com	La feria TOC Europe es un punto de encuentro global para puertos, terminales, compañías navieras, proveedores de logística externa y expedidores. TOC está considerada desde hace años como la mejor feria de su clase por operadores de terminales y sus proveedores. Es un magnífico escaparate de tecnología y operaciones de terminales y puertos, y el congreso se centrará en la colaboración dentro de la cadena de suministro de contenedores.

TODOS PREPARADOS

Cómo deben responder al brexit los sectores del almacenaje, la logística y la manipulación de materiales



El destino de alrededor del 44 % de la cifra total de exportación del Reino Unido son los países de la Unión Europea.

La decisión del Reino Unido de abandonar la UE ha generado incertidumbre en toda Europa. ***Ruari McCallion*** intenta concretar un poco el asunto.

El resultado arrojado por el referéndum británico de abandonar la UE fue, como mínimo, inesperado, y dio lugar a una incertidumbre considerable; algo que las empresas habitualmente detestan.

Su efecto más inmediato fue la conmoción en los mercados de acciones y bonos; no obstante, al ir haciéndose patente que el mundo no se terminaba ahí, la situación se calmó y el comercio prosiguió e incluso se recuperó ligeramente en el tercer trimestre de 2016. Sin embargo, la situación no será la misma en el futuro. Se van a producir cambios.

Al parecer, el brexit tendrá lugar en el primer o en el segundo trimestre de 2019. Con esto, las empresas dos años para prepararse. Durante ese tiempo nada cambiará radicalmente; el Reino Unido seguirá siendo miembro de la UE hasta que su gobierno promulgue leyes que deroguen o enmienden la European Communities Act de 1972 y cualquier legislación subsiguiente. Hasta entonces, seguirán en vigor todas las leyes y reglamentos.

El resto de la Unión Europea probablemente permanecerá igual; solo se verá afectado su comercio con el Reino Unido.

Nuevos retos, nuevos requisitos

Las negociaciones ni siquiera han comenzado y queda un largo camino hasta que se completen, pero las empresas pueden adoptar varias medidas con el fin de prepararse para el «nuevo orden mundial».

Alrededor del 44 % de las exportaciones del Reino Unido son hacia países de la UE. Algunos de los componentes usados por las empresas que forman parte de cadenas de suministro complejas, especialmente en los sectores automotor, aeroespacial y químico, llegan a cruzar varias fronteras antes de que el producto acabado salga por la última línea de montaje.

Se hará necesario calcular con mayor precisión el valor de aquellos componentes que crucen las fronteras y sean subensamblados y finalmente ensamblados antes de instalarse en el producto. ¿Por qué? En la actualidad no se

EL IMPACTO DEL BREXIT, DE FORMA CONCISA

- **Nada cambia hasta que el Reino Unido abandone de facto la UE, lo que se producirá unos dos años después de que entre en vigor la notificación de retirada conforme al artículo 50 del Tratado de Lisboa.**
- **Si el Reino Unido abandona el Mercado Único y la Unión Aduanera, es posible que vuelvan a imponerse tasas sobre el comercio transfronterizo.**
- **Sea cual fuere el resultado de las futuras negociaciones, el peor escenario para aquellas empresas que operan a través de fronteras internacionales será el definido por las reglas de la OMC (Organización Mundial del Comercio), que estipulan aranceles de alrededor del 10 %.**
- **Puesto que el 30 % de la cadena de suministro del Reino Unido se encuentra localizada, el impacto sobre el coste como resultado exclusivo de los aranceles se encontrará probablemente por debajo del 7 %.**
- **Volverán a aparecer los convenios de doble imposición previamente existentes, al no haberse derogado formalmente (por tanto, aquellas empresas que operen entre fronteras contarán con una medida de protección contra la doble imposición); no obstante, el Reino Unido no dispone de este tipo de convenios con algunos países de nueva incorporación.**
- **Para el comercio con la UE se podrán requerir certificados de origen.**
- **Algunos países de la UE podrán exigir prueba de la condición de exportador autorizado.**

aplican impuestos, derechos de aduana ni aranceles sobre los productos o materiales que cruzan las fronteras internas de la UE: después del brexit esto no será así de forma automática.

Aunque quizá se pongan en marcha nuevos paquetes de exenciones y retornen los depósitos aduaneros y las zonas francas, existe también una posibilidad clara de que el régimen fiscal posbrexit resulte oneroso y complicado. Será mejor estar preparado y haber al menos explorado las opciones posibles ante un retorno de las barreras aduaneras.

1

1. *Guy Courtin, Vicepresidente principal, GT Nexus.*

2. *Bernardine Adkins, Gowling WLG, Abogados.*

Hacia una mayor complejidad

«En la actualidad, muchas empresas están pensando en acuerdos de libre comercio al estilo de los años 70, principalmente en lo que respecta al movimiento de mercancías», afirma Bernardine Adkins del despacho de abogados Gowling WLG. «Los acuerdos de libre comercio modernos son muy complejos».

Por suerte, los profesionales de la gestión de almacenes, las operaciones logísticas y la manipulación de materiales no están directamente involucrados en las complejas negociaciones; solamente tienen que hacer frente a las repercusiones. Pero estas son ya lo bastante complicadas.

«Si ponemos como ejemplo la industria automotriz, existe ahora un intenso comercio entre México y la UE», dice Guy Courtin, vicepresidente sénior de GT Nexus, destacando que no solo se verá afectado el comercio entre la UE y el Reino Unido. El Reino Unido tiene acuerdos comerciales con otras partes del mundo a través de la UE. Puede que haya mucho trabajo por hacer.

¿Cómo puede entonces la cadena de suministros superar estas dificultades? Probablemente sea mejor no esperar a que el gobierno dé instrucciones: muchas de las herramientas ya están al alcance.

«En el fondo, se trata de una cuestión de datos y procesos para satisfacer requisitos legales. Como tal, no se diferencia de los muchos proyectos tecnológicos emprendidos con éxito cada año en todo el mundo», afirma Courtin. «Es posible que alcance una escala que empequeñezca a muchos de los que han venido antes, pero no nos equivoquemos: aparte de las dimensiones políticas del brexit, se trata, a nivel operativo, de un problema que afecta a la cadena de suministro. Y, como tal, puede resolverse».

En la actualidad hay muchas empresas que están pensando en acuerdos de libre comercio similares a los de la década de 1970, enfocados principalmente al movimiento de mercancías.

Recopilar, monitorizar y gestionar datos

El primer paso es hacerse con los datos que muestren el movimiento de mercancías a través de la UE; de este modo, podrá evaluarse de forma precisa la escala del proyecto. Es muy probable que, en términos de tecnología, requiera de una solución en la nube, con estándares acordados entre el Reino Unido y la Unión Europea.

Una vez implementada la visibilidad, el comercio entre el Reino Unido y la Unión Europea puede ser más fluido y más rápido, independientemente de la estructura reglamentaria, aduanera o arancelaria. Es entonces cuando puede comenzar la integración con los sistemas financieros para hacer más fáciles y rápidos los pagos del IVA y los aranceles.

«La recopilación inteligente de datos solo es viable cuando las organizaciones y los socios comerciales forman parte de una red global que permita a todos sus miembros comunicarse y colaborar plenamente entre sí», dice Courtin.

«Recurrir a parcheos para recopilar información, interpretarla, compartirla y tomar decisiones en función de ella no se puede considerar ya un enfoque aceptable». La alternativa a una colaboración abierta y eficaz sería frenar o incluso asfixiar el sector logístico y el comercio de exportación en general.

Y enfatiza: «Los temores a enfrentarse a restricciones adicionales en forma de aranceles y más controles sobre la mercancía que entre y salga del territorio suponen preocupaciones serias y legítimas, tanto para las empresas como para los políticos». Tales restricciones amenazan la competitividad económica.

Con objeto de superar estos obstáculos y mantener la rentabilidad será crucial disponer de una visión sólida y en tiempo real, o casi real, de las redes de la cadena de suministro.

Si tiene algún comentario sobre este artículo envíelo a: **editor@eurekapub.eu**

2

LA LISTA DE TAREAS PARA EL BREXIT

ANALIZAR los patrones de comercio en toda la UE, mirando en retrospectiva y hacia adelante, unos tres años en cada dirección.

IDENTIFICAR los principales mercados y clientes europeos, junto con los principales clientes y mercados británicos.

CONTACTAR con las autoridades fiscales para solicitar asesoramiento y orientación preliminares, o al menos identificar los puntos de contacto a medida que se desarrollen los acontecimientos.

COMENZAR las negociaciones con los transitarios y evaluar el modo de consolidar las transacciones múltiples de pequeño tamaño en envíos más grandes.

CONSIDERAR establecerse como Operador Económico Autorizado, especialmente para cadenas de suministro complejas y que involucren a varios países como las de los sectores automotor, aeroespacial y químico; ello puede permitir la autoevaluación del «valor comercial» con fines impositivos y arancelarios.

CONSIDERAR la posibilidad de depósitos aduaneros.

PREPARARSE para reconfigurar los sistemas de gestión de almacén para tener en cuenta el estado aduanero y arancelario.

ASEGURARSE de que los sistemas informáticos estén preparados para enfrentarse a la burocracia adicional y a los nuevos reglamentos de circulación de mercancías.

PREPARAR y planificar rutas alternativas para la distribución y la entrega.

ABORDAR con los departamentos de producción la posibilidad de adaptar la «huella de la producción»: Plantas en la UE para abastecer a los territorios de la UE y plantas en el Reino Unido para abastecer al resto del mundo.

IDENTIFICAR a aquellos empleados que sean ciudadanos de la UE no británicos, o ciudadanos no británicos, puesto que su condición laboral puede cambiar después del brexit.

¿DÓNDE CONSTRUYO MI ALMACÉN?

Cómo y por qué está cambiando el paisaje logístico europeo

Antes de decidir cómo dar forma a una operación de manipulación de materiales, las empresas deben considerar dónde construir su nuevo almacén. El comercio electrónico ha revolucionado el panorama, y tanto cadenas de suministro como mercados se encuentran en un proceso de profunda transformación.

Gian Schiava explora varios estudios recientes y nos ayuda a descubrir los mejores emplazamientos logísticos de Europa.

Elegir el emplazamiento para un almacén es ya una tarea lo bastante ardua cuando la empresa opera en un solo país. Algunas empresas deciden operar con depósitos regionales atendidos desde un centro nacional de distribución. Otras pueden preferir un gran centro de distribución único.

Estas decisiones se ven condicionadas, por ejemplo, por la gama de productos, la infraestructura, el crecimiento estimado, los reglamentos de construcción locales y, por supuesto, el coste y la disponibilidad del suelo. Al fin y al cabo, no son muchas las empresas que pueden permitirse el lujo de construir un almacén entero nuevo. La alternativa es contratar a un proveedor de 3PL (logística de terceros) que pueda encargarse de buena parte de sus actividades logísticas, incluidos los pedidos de inventario y la facturación.

Con toda probabilidad, incluso aquellas empresas que operen solo dentro del ámbito nacional importarán algunas mercancías, bien para incorporarlas en el proceso de producción o porque, sencillamente, formen parte del producto final ofrecido. Se hace, por tanto, necesario considerar la proximidad a puertos o aeropuertos, y con qué facilidad pueden transportarse las mercancías hasta el almacén, ya sea por ferrocarril, carretera o avión.

Las empresas que operan en distintos países europeos tienen aún más cuestiones a considerar. ¿Dónde se encuentran las mejores ubicaciones para establecer un nuevo almacén si usted opera en toda Europa? ¿Cuáles son los principales elementos que influyen en esta elección? Echemos un vistazo a unos cuantos informes y publicaciones.

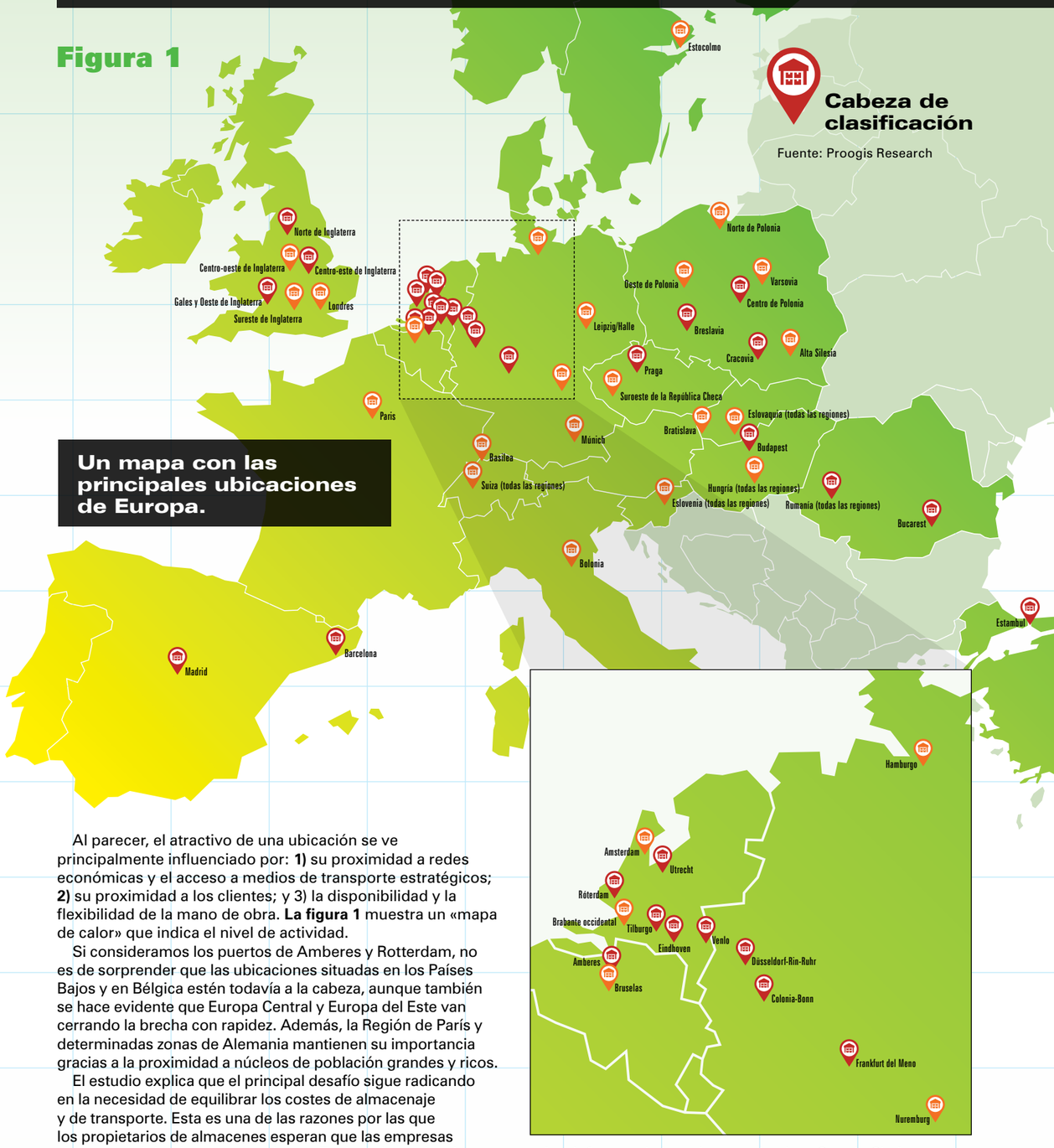
Los emplazamientos más deseables de Europa

Un estudio de 2016 realizado por el proveedor inmobiliario Prologis en colaboración con el proveedor de inteligencia empresarial Eyefortransport (EFT) nos ofrece una visión general de los emplazamientos logísticos más populares de Europa:

El top 10 de Europa

	2013	2018
1	Venlo	Venlo
2	Amberes-Bruselas	Róterdam
3	Róterdam	Amberes-Bruselas
4	Rin-Ruhr	Rin-Ruhr
5	Madrid	Rumanía panregional
6	Lieja	Región parisina
7	Alemania central	Madrid
8	Rumanía panregional	Lieja
9	Región parisina	Fránkfort
10	Düsseldorf	Alemania central

Figura 1



Un mapa con las principales ubicaciones de Europa.

Al parecer, el atractivo de una ubicación se ve principalmente influenciado por: **1)** su proximidad a redes económicas y el acceso a medios de transporte estratégicos; **2)** su proximidad a los clientes; y 3) la disponibilidad y la flexibilidad de la mano de obra. **La figura 1** muestra un «mapa de calor» que indica el nivel de actividad.

Si consideramos los puertos de Amberes y Rotterdam, no es de sorprender que las ubicaciones situadas en los Países Bajos y en Bélgica estén todavía a la cabeza, aunque también se hace evidente que Europa Central y Europa del Este van cerrando la brecha con rapidez. Además, la Región de París y determinadas zonas de Alemania mantienen su importancia gracias a la proximidad a núcleos de población grandes y ricos.

El estudio explica que el principal desafío sigue radicando en la necesidad de equilibrar los costes de almacenaje y de transporte. Esta es una de las razones por las que los propietarios de almacenes esperan que las empresas sigan consolidando sus operaciones. Es decir, las redes de distribución europeas irán asumiendo de forma creciente el papel desempeñado por las redes nacionales y locales.

Los principales impulsores de este cambio son las expectativas y la evolución general de la economía (¡externalización!) o incluso acontecimientos disruptores como el brexit o la elección de Trump. No obstante, a nivel microeconómico observamos influencias tales como los precios de los combustibles, la disponibilidad de personal y los salarios locales.

Los informes de la revista neerlandesa Supply Chain Movement (SCM) muestran similitudes con los hallazgos de Prologis. En ellos también se destaca un fuerte crecimiento económico en la zona oriental de Europa.

Los bajos salarios explican este éxito solo de forma parcial. Al parecer, resulta más importante el aumento en el flujo de mercancías procedentes de Asia, ya que estas viajan ahora a través del mar Negro o, por vía terrestre, en la ruta del ferrocarril transiberiano, incentivando así el surgimiento de nuevos centros logísticos en Europa Central.

Además, el rápido crecimiento del PIB en esta región está impulsando la demanda de bienes de consumo, los cuales pueden llegar también a través de algunos puertos que están experimentando un rápido crecimiento, como el de San Petersburgo en el mar Báltico y el de Novorossiysk en el mar Negro. Para finalizar, SCM constata un notable crecimiento para Valencia, Malta y Estambul.

¿Hacia una mayor altura?

La tendencia hacia la consolidación puede influir en el tamaño del propio almacén. Si aumenta la demanda de instalaciones de distribución modernas y eficientes, es probable que presenciemos un incremento en la altura de los almacenes. Según el especialista inmobiliario estadounidense CBRE, podemos esperar un auge de los almacenes con estantes elevados y de varias plantas en Europa.

La explicación más inmediata de este fenómeno no supone ninguna sorpresa: la limitada disponibilidad de suelo y su elevado precio. No obstante, en Europa esto ha sido así durante décadas. Hoy en día, sin embargo, esta situación se combina con la creciente importancia del picking o preparación de pedidos dentro del almacén.

El canal del comercio electrónico ha acortado considerablemente este proceso, convirtiendo el almacén en un centro de producción. Puesto que los costes de la preparación de pedidos son generalmente altos, las empresas necesitan optimizarlo al máximo.

Cintas transportadoras y máquinas de etiquetado y embalado, apoyadas por software para el control de existencias, han contribuido a agilizar el proceso. Pero la mejora real se alcanza cuando buscamos la productividad en altura.

Las configuraciones de pasillo estrecho están permitiendo una mayor capacidad de almacenamiento por metro cuadrado, y las carretillas retráctiles o de «hombre arriba» están sustituyendo a las carretillas elevadoras más tradicionales. La otra opción, consistente en construir plantas adicionales dentro de un edificio ya existente, suele estar más enfocada a pequeñas mercancías dispuestas en sistemas de estanterías combinadas con soluciones de elevación o cintas transportadoras.

CBRE también señala la tendencia de la logística hacia las áreas urbanas: un cambio por el que cada vez se establecen más plantas en las ciudades y su periferia. En el caso de poblaciones numerosas y de gran densidad, las operaciones logísticas se enfrentan a un esfuerzo cada vez mayor para completar «el último kilómetro». Los consumidores pueden ser mejor atendidos desde centros logísticos verticales emplazados en las afueras de los núcleos urbanos. Estas plantas estratégicamente ubicadas y, con frecuencia, altamente automatizadas ayudarán a superar los problemas de accesibilidad y plazos de entrega.

Siempre distinto

Aunque el escenario logístico europeo ha sido siempre muy dinámico, los recientes acontecimientos en el ámbito económico podrían haberlo acelerado aún más. Se están levantando centros logísticos en lugares que hace solo una década se habían considerado poco desarrollados, lo que traerá empleo y prosperidad a esas regiones. Los grandes centros logísticos tradicionales deberán reinventarse a sí mismos y a sus corredores con el fin de evitar que se esfume su misma razón de ser.

Si tiene algún comentario sobre este artículo envíelo a:
editor@eurekapub.eu

Los pasillos más estrechos amplían la capacidad de almacenaje por metro cuadrado y las carretillas retráctiles o con plataforma eleva-operarios están tomando el relevo a las carretillas tradicionales.

1. *La carretilla retráctil Cat® NR14-25N2 resulta idónea para los estrechos pasillos de los almacenes modernos.*

HACIA UNA MAYOR SEGURIDAD

Uso seguro de las carretillas elevadoras en el sector de la construcción

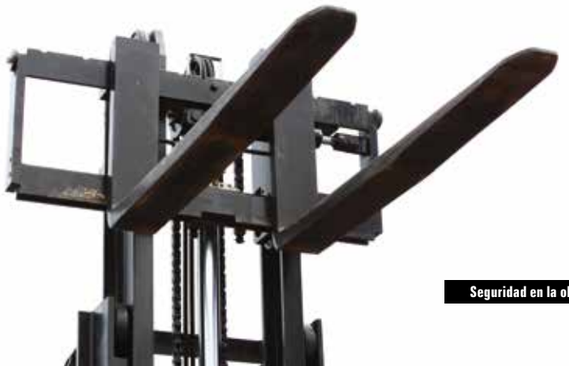
Rutas de acceso repletas de surcos embarrados y obreros atravesándolos continuamente son solo algunos de los desafíos a los que se enfrentan los operarios de las carretillas elevadoras en una obra. ¿Cómo puede el profesional de la seguridad y la salud reducir los riesgos y mejorar la seguridad? ***Gay Sutton*** nos informa.

El sector de la construcción representa uno de los entornos más peligrosos en los que trabajar, y los conductores de carretillas elevadoras se ven, a menudo, sometidos a una enorme presión. Puede llegar a parecer que su único propósito en la vida sea mantener funcionando los demás gremios. Quizá los albañiles necesiten una remesa de mortero por aquí, o quizá los instaladores de cañerías pidan más tuberías por allá.

Adicionalmente, el entorno de la obra presenta para el profesional de la seguridad y la salud una serie de desafíos únicos en lo referido a la manipulación de materiales. A medida que la construcción avanza, el destino de los materiales cambia continuamente, la obra es vulnerable al viento, a la lluvia y al barro, y los obreros se desplazan constantemente de un lado a otro; además, muchos de ellos no trabajan para el contratista principal.

La clave es una buena planificación

La planificación de la seguridad en la manipulación de materiales comienza en el instante en que se concibe el proyecto. Una forma efectiva de desarrollarla, según Paul Haxell, presidente del Grupo de Construcción de la IOSH (Institution of Occupational Safety and Health), es representar el programa de construcción, etapa por etapa, en una serie de esquemas de colores que indiquen las zonas con actividad.



De este modo pueden identificarse las zonas más adecuadas para el almacenamiento de materiales en cada etapa de la construcción. Haxell afirma: «Estas ayudas visuales permiten ver cómo empiezan a surgir las rutas de tráfico entre las zonas de trabajo y las zonas de almacenamiento de materiales, y cómo pueden estas evolucionar a lo largo del tiempo».

«Yo lo comparo con un modelo de negocio: primero desarrollas el plan estratégico y después vas aumentando el nivel de detalle con un plan táctico para la gestión del tráfico y la entrega y manipulación de los materiales», prosigue Haxell.

La destacada constructora Skanska usa en todos sus proyectos una técnica denominada planificación colaborativa, y uno de sus elementos clave es la logística. Una vez desarrollado el programa de construcción, el contratista y los equipos de la cadena de suministro de todo el proyecto se reúnen para coordinar el plan.

Inicialmente, esto implica analizarlo durante un periodo de 8 a 12 semanas, para después definirlo en mayor detalle a intervalos mensuales, semanales y diarios. El resultado de este trabajo se revisa o actualiza con frecuencia.

EVALUACIÓN DE RIESGOS

La evaluación de riesgos desempeña un papel fundamental en la planificación de la seguridad y en todas las fases de la construcción.

Haxell nos advierte. «Tiene que ser un documento vivo. Debe examinar los problemas, identificar las formas correctas de controlar los riesgos y actualizarse después a medida que cambien elementos o surjan peligros. ¿Cómo hacerlo? Hablando con los operarios de las máquinas, con los trabajadores que usan las rutas para los peatones, etc.».

1. *Paul Haxell, Presidente del Grupo de Construcción del IOSH (Instituto británico de salud y seguridad laborales).*

«La salud y la seguridad son responsabilidad de todos».

«El objetivo, desde el punto de vista logístico, es garantizar que todos los gremios puedan trabajar de forma eficaz sin pisarse unos a otros y que se puedan desplazar por el lugar de trabajo con seguridad», explica el gerente sénior de seguridad y salud de Skanska, Nick Wing. «También permite coordinar dónde se almacenarán los materiales, y cómo y cuándo se desplazarán por la obra. Los resultados de las reuniones se materializan a menudo en forma de planos de obra, con el fin de facilitar su comprensión por parte de todos».

Una vez identificadas estas rutas es posible segregar el movimiento de personas y vehículos por medio de barreras y cruces peatonales específicos. Sin embargo, la naturaleza cambiante de la obra y su constante evolución puede hacer muy tentador para peatones y conductores la toma de atajos.

«Si la construcción avanza a buena velocidad», afirma Haxell, «una ruta establecida hoy para los vehículos puede no ser la mejor opción mañana. El peligro es que el personal, con ánimo de ayudar, piense: "Puedo recortar esta ruta si muevo unas cuantas barreras y elimino este giro". Y ahí es donde el bienintencionado plan logístico puede venirse abajo». Para evitar este problema, es importante permanecer alerta y supervisar los comportamientos en toda la obra.

2. *Una buena visibilidad en todos los ángulos, como la que proporciona la carretilla Cat® DP70N, resulta imprescindible para un manejo seguro.*

Visite el sitio web del IOSH

Visite el sitio web de Skanska

El orden en la obra

Los materiales recibidos en la obra deberán retirarse de la vía y descargarse en un entorno cuidadosamente planificado, preparado y controlado. En proyectos de construcción de mayor tamaño, los proveedores y contratistas se someten regularmente a evaluaciones del rendimiento y se analizan los procedimientos de seguridad y salud. Sus contratos ya incorporan los requisitos de seguridad, supervisándose su efectividad.

Skanska se toma este aspecto muy en serio. «Uno de los elementos clave es, por tanto, asegurar que los planes que hemos puesto en marcha se respeten», dice Wing. Ello no solo requiere vigilancia y supervisión, sino una adecuada formación de los gremios. «En la actualidad, estamos trabajando con el CITB (Construction Industry Training Board) para mejorar la educación y la capacitación de quienes recepcionan y manipulan materiales en la obra».

Mantener el orden es esencial en todos los ámbitos de este sector. En algunas de las mejores obras, los materiales de más valor se colocan directamente en contenedores y los menos sensibles a las condiciones climatológicas se almacenan en áreas específicas, separados por barreras. Los materiales abandonados en rutas de acceso o almacenados de manera desordenada representan un peligro a evitar. «Lo que no podemos prever», dice Haxell, «es la cantidad de lluvia que caerá, ni la gravedad de los surcos de barro que se formen en algunas partes de la obra por el paso de los vehículos».

La importancia de proporcionar y mantener una superficie que garantice la seguridad y la eficiencia, tanto en la zona de entrega como en las rutas que conduzcan a la zona de construcción, puede resultar obvia, pero su coste debe planificarse con la suficiente antelación e incluirse en la licitación. Tal como señala Haxell, el coste de apisonar varios cientos de toneladas adicionales de asfalto o grava para reparar y mantener las rutas de los vehículos puede marcar la diferencia entre la adjudicación o no del trabajo a una constructora. Por ello, es esencial planificar y gestionar las expectativas de los clientes.

La naturaleza en constante cambio de una obra puede hacer que tanto los peatones como los conductores se vean tentados de tomar atajos no exentos de riesgos.

La cultura de la seguridad

Los operarios de carretillas elevadoras deben someterse a formación y probar su competencia. Es, por tanto, responsabilidad del administrador de la obra asegurarse de que trabajen del modo adecuado, y contribuir a un entorno en el que los operarios puedan sugerir mejoras o comunicar problemas sin ser penalizados. Al fin y al cabo, son la avanzadilla de la obra y tienen más probabilidades que nadie de detectar un peligro.

Skanska cuenta con lo que Wing denomina un programa de seguridad conductual, que promueve una cultura de respeto y atención para todos, animando a las personas a expresarse sobre los problemas, e incluso detener el trabajo si es necesario. «La seguridad y la salud», afirma, «es responsabilidad de todos, y ello incluye a cualquier persona que trabaje en nuestros proyectos».

Las herramientas

Para operar de forma segura, el conductor de la carretilla elevadora debe contar con una buena visión periférica, especialmente al dar marcha atrás o maniobrar en espacios reducidos. Aunque un conjunto de retrovisores y una cámara de CCTV montada en la parte trasera pueden resultar de utilidad, el sector ha desarrollado el uso de señaleros para guiar al conductor y proporcionar un nivel adicional de seguridad durante la carga, la maniobra y la descarga de los vehículos pesados.

Otro reto lo representa la comunicación con el conductor, especialmente cuando nos encontramos en grandes obras con varias hectáreas de extensión. Muchas empresas han prohibido a los operarios de la obra el uso de teléfonos móviles, y el razonamiento es lógico.

«Lo último que quieres», dice Haxell, «es que suene o parpadee algo que distraiga al operario mientras coloca una carga arriba en el andamio y tiene que estar atento a las indicaciones del señalero». Un gran número de empresas han optado por distintas tecnologías para resolver este problema, pero cualquier solución requiere la aprobación de los gerentes para evitar que los conductores se encuentren infringiendo las normas de manera no intencionada.

Superar los particulares peligros existentes en el sector de la construcción requiere una planificación minuciosa y una vigilancia continua de las condiciones y la evolución de la obra, debiéndose además escuchar a quienes trabajan sobre el terreno. Con estos ingredientes como parte de las prácticas recomendadas, el sector puede seguir mejorando tanto en cuanto a su seguridad como en la eficiencia de las operaciones de manipulación de materiales.

Si tiene algún comentario sobre este artículo envíelo a: **editor@eurekapub.eu**

SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

Accidentes de trabajo en el sector de la construcción:
3,050 por cada **100,000** trabajadores.

De ellos:

22% mientras realizaban labores de elevación y manipulación

11% golpeados por un objeto

Son cifras notablemente superiores a la media global de todos los sectores:
1,920 por cada **100,000** trabajadores.

Los accidentes en el sector de la construcción solo son superados por el sector de la agricultura, silvicultura y pesca:
4,390 por cada **100,000** trabajadores.

Fuente: UK Health and Safety Executive para el período de 2015 a 2016

AGENTES DE DESTRUCCIÓN

Por qué la gestión de plagas es esencial en el almacenaje y la logística

Todos sabemos que una potente carretilla elevadora mal manejada puede destruir el valor de un palé entero cargado de mercancía. Tal como ***Mark Nicholson*** advierte en el siguiente artículo, un pequeño excremento de ratón tiene el poder de hacer lo mismo.

Ya se trate de un pequeño excremento, una pluma de ave, un fragmento de nido o un insecto, cualquier evidencia de contaminación por plaga puede dar lugar al rechazo del producto. Incluso si se trata de la entrega de un producto no alimentario, e incluso si cada artículo se encuentra embalado individualmente, el cliente puede rehusar aceptarlo si el contenedor está contaminado.

Centros de transmisión de plagas

Los almacenes y los centros de distribución, así como sus operaciones logísticas y de transporte asociadas, se encuentran en una posición complicada en lo que respecta al control de plagas. Estas pueden introducirse en la cadena de suministro desde el exterior a través de una multitud de muelles de carga, o por el tránsito de empleados y visitantes. Pueden además ser transportadas hasta sus instalaciones desde cualquier parte del mundo.

Una vez allí, encontrarán a menudo condiciones idóneas para vivir y reproducirse. Pueden desplazarse hasta encontrar el área del lugar de trabajo que les proporcione una mejor temperatura y refugio. También pueden descubrir diferentes mercancías almacenadas con las que alimentarse y en las que cobijarse.

Aunque usted no haya tenido ningún problema grave hasta la fecha, debería tomar medidas preventivas ahora mismo. Un experto en el control de plagas puede predecir y prevenir las infestaciones, ahorrándole una desagradable sorpresa y gastos considerables. Es importante además que la estrategia no considere únicamente su propia nave, sino también el riesgo de verse afectado por posibles plagas surgidas en cualquier otro punto de la cadena de suministro.

El coste de ignorar los riesgos de las plagas

Estas son algunas de las razones por las que debería tomar medidas preventivas para proteger su negocio:

- Reglamentación alimentaria cada vez más rigurosa y clientes exigentes que hacen invendibles los productos contaminados.
- Pérdida de reputación, clientes y contratos.
- Reclamaciones de indemnización por parte de las empresas a las que haya transmitido plagas.
- La moral de los empleados: ¿quién quiere trabajar en un lugar de trabajo infestado?
- Transmisión de enfermedades a través de alimentos contaminados o del aire: ¿sabía que un solo excremento de paloma y sus plumas pueden portar y transmitir más de 60 enfermedades?
- Daños a la propiedad por construcción de madrigueras y roeduras: los roedores disfrutan especialmente con el cableado eléctrico.
- Corrosión de estructuras metálicas por excrementos de ave.
- Procesamiento judicial por infringir la legislación en materia de higiene.
- El coste de erradicar las plagas, que es mucho mayor que el coste de las medidas preventivas.

1. *Ratones y ratas se encuentran entre los visitantes más indeseados de un almacén.*

2. *Un solo excremento de ratón puede ser tan destructivo para el valor del producto como una colisión contra una carretilla elevadora avanzando a toda velocidad.*

3. *La gestión de plagas moderna es mucho más sofisticada que esto.*

4. *Las plagas pueden encontrar muchos puntos de entrada a su cadena de suministro.*

El control de plagas y la ley

Si usted manipula cualquier tipo de alimento o ingrediente alimentario, tanto para el consumo humano como para el animal, deberá regirse por la legislación de la Unión Europea. El Reglamento (CE) n.º 178/2002 de legislación alimentaria general establece los principios fundamentales, determinando cada país sus propios requisitos adicionales.

Existe además legislación relativa a la propagación de especies exóticas invasoras que pueden ser perjudiciales para la salud humana, los cultivos y otros ámbitos de la economía, o para el equilibrio de la naturaleza. El Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1141 enumera las especies que son actualmente motivo de preocupación.

Además, la Unión Europea cuenta con leyes que regulan el uso de los pesticidas y otros métodos de control de plagas. En lugar de encargarse de esta tarea usted mismo, es recomendable dejarla en manos de un buen experto que sea conocedor de la legislación.

Cómo mantener las plagas bajo control

Lo primero que debe hacer es contratar los servicios de un profesional del control de plagas para que inspeccione su nave, registre las plagas existentes y establezca un plan de seguimiento periódico. Estas son algunas de las medidas que puede tomar con el asesoramiento del especialista:

- Mantener cerrados siempre que sea posible todos los puntos potenciales de entrada de plagas, incluyendo el muelle de carga y otras puertas, vehículos estacionados y accesos peatonales.
- Instalar barreras como, por ejemplo, puertas herméticas de cierre automático, mosquiteras y cortinas de aire.
- Instalar sistemas para la protección frente a plagas, como redes antipalomas.
- Mantener una zona de exclusión alrededor del perímetro de la nave eliminando una banda de vegetación para impedir su cobijo y, en caso necesario, pedir al experto en control de plagas que la supervise.
- Conservar las instalaciones limpias y ordenadas, incluyendo las cocinas, y asegurarse de que los envases de alimentos dispuestos para su reciclaje estén en un espacio cerrado para evitar que atraigan insectos.
- Privar a ratas y ratones de alimento, agua y cobijo, incluyendo el acceso a espacios situados en muros, tejados y conductos de ventilación, y tener en cuenta que algunos pueden usar las conducciones verticales para llegar a zonas más altas.
- Disponer su espacio de estanterías y almacenamiento de modo que incluya un pasillo de inspección entre sus productos y la pared para facilitar la vigilancia de las plagas.
- Asegurarse de que el personal sea capaz de reconocer cualquier señal de infestación y sea consciente del momento en que debe solicitar la intervención del control de plagas.
- Inspeccionar todos los envíos entrantes en busca de indicios de roeduras, material triturado y polvo.
- Separar los distintos tipos de productos para evitar la contaminación cruzada.
- Rotar las existencias con el fin de que las plagas dispongan de un menor tiempo para establecerse y, cuando un área quede vacía, aprovechar la oportunidad para inspeccionarla y limpiarla.
- Realizar una limpieza regular de los camiones, los contenedores y otros medios de transporte, y asegurarse de que las zonas donde aparquen o se almacenen estén libres de plagas.
- Considerar la cadena de suministro completa y no solamente sus instalaciones: ¿están sus proveedores poniéndole en peligro?
- Conservar registros de las observaciones de plagas, brotes y medidas adoptadas: serán útiles para el experto en plagas a la hora de desarrollar estrategias.

Qué puede aportar el profesional del control de plagas

Además de contar con gran cantidad de conocimientos y experiencia en la materia sobre los que desarrollar una estrategia de prevención de plagas rentable para sus instalaciones, el especialista tiene acceso a las últimas técnicas de control.

Es verdaderamente aconsejable dejar la preparación de trampas, cebos venenosos, fumigación o empleo de productos químicos al profesional. Las tecnologías actuales incluyen desde ruidos y olores disuasorios hasta reguladores del crecimiento de los insectos, monitores de feromonas y cebos automatizados. Existen también sistemas en línea para ayudar a mantener registros y garantizar una actuación rápida en el momento necesario.

Idealmente, el experto debería usar un enfoque de control integrado de plagas (CIP). Este enfoque incluye una combinación de métodos físicos, químicos y biológicos para mantener las plagas bajo control de manera económica y con el mínimo uso de pesticidas.

¿Cuáles son las principales plagas?

Aunque todas las especies animales desempeñan un papel en el entramado de la vida, algunas pueden convertirse en plagas cuando viven en los lugares equivocados. Estas incluyen:

Roedores: particularmente, ratas y ratones.

Aves: en especial, palomas bravías y algunas gaviotas, atraídas por los alimentos que tiramos.

Insectos en productos almacenados: por ejemplo, escarabajos, gorgojos y polillas en galletas, harina, arroz, grano y frutos secos.

Insectos de la madera: por ejemplo, la carcoma.

Otros insectos indeseables: cucarachas, moscas domésticas, etc.

Elección del experto en el control de plagas

En el Reino Unido, puede ponerse en contacto con la British Pest Control Association (www.bpca.org.uk), que está obligada a cumplir con una serie de criterios de calidad. Recientemente se ha establecido la norma europea EN 16636 para los servicios de gestión de plagas, siendo ya varias las empresas que han obtenido esta certificación.

Si tiene algún comentario sobre este artículo envíelo a: **editor@eurekapub.eu**

TODA UNA "GAMA" DE POSIBILIDADES

La gama completa de Cat® combinada con nuestra experiencia, abre un mundo de nuevas posibilidades sea cual sea la aplicación que necesite.

Contacte con nosotros para descubrir una forma personalizada de hacer crecer su negocio. **¡Así es como somos!**

BUILT FOR IT.™

¡Visite nuestra nueva WEB!

www.berge-manutencion.es

91 151 60 00

Bergé Manutención Ibérica
C/ Alcarria, nº 5. Pol. Ind. Coslada, 28823, Madrid.

©2015, MCFE. Todos los derechos reservados. CAT, CATERPILLAR, BUILT FOR IT, sus logos respectivos, su imagen visual distintiva ("el amarillo Caterpillar" y el triángulo "Power Edge"), así como la identidad corporativa y de producto que aquí se utiliza son marcas registradas de Caterpillar y no pueden utilizarse sin permiso.

BERGÉ Manutención Ibérica

CAT® Lift Trucks