

LA REVISTA PARA EL PROFESIONAL DE MANEJO DE MATERIALES

Una medida segura

¿Cómo puede aplicarse la OEE (efectividad global de equipos) a la gestión de almacenes y carretillas para mejorar el rendimiento?



Cross docking

Analizamos en detalle el proceso, aparentemente sencillo, de la transferencia en tránsito de mercancías. ¿Es la panacea que parece ser?



¿Por qué optar por la opción ecológica?

Cómo la economía de comprar, operar e incluso vender carretillas sostenibles es un tanto a su favor.



Rendimiento de seguridad

Una nueva iniciativa para normalizar las estadísticas de seguridad, y crear una herramienta fiable para la evaluación comparativa.



La revista para el profesional de manejo de materiales

Les damos la bienvenida a la edición de Otoño 2013 de **eureka**. A menudo se dice que las estadísticas pueden manipularse para corroborar casi cualquier opinión, y eso algo que vemos con mucha frecuencia en el ámbito de la política y las finanzas. Sin embargo, en la logística operacional unas estadísticas fiables son imprescindibles para identificar problemas e ineficiencias operativas, y mejorar el rendimiento empresarial. Tan solo recopilando datos con precisión y coherencia podremos identificar las áreas que necesitan mejorar, hacer cambios a los procesos operacionales y después llevar cuenta de los progresos en el rendimiento.

En **Marcar la diferencia (página 4)**, examinamos la efectividad global de equipos (OEE), una unidad de medida que se utiliza en fabricación e ingeniería, y mostramos cómo se está aplicando en entornos de manipulación de materiales y en almacenes, para mejorar el rendimiento, por ejemplo, reduciendo los errores de preparación de pedidos.

En las páginas siguientes, hemos puesto de relieve un concepto de engañosa sencillez: el de la transferencia en tránsito de mercancías, también conocida como "cross docking". La transferencia en tránsito lleva practicándose desde la década de 1930, y en época reciente ha ido ganando terreno como una valiosa herramienta para reducir costes y aumentar la eficiencia. En **Impulsar la productividad con el cross-docking (página 8)**, damos un repaso a las condiciones, los procesos operativos y la infraestructura informática que hacen falta para que la transferencia en tránsito de mercancías funcione eficazmente. Todo esto puede ayudarle a decidir si es una buena solución para su negocio.

A menudo ser "ecológico" se considera una moda pasajera. En **¿Por qué la sostenibilidad es económicamente sensata? (página 11)** demostramos que la sostenibilidad es mucho más que una conciencia limpia, y puede beneficiar directamente a la rentabilidad. En este artículo, explicamos paso a paso las complejas consideraciones necesarias para seleccionar una carretilla elevadora que tenga un menor impacto sobre el medio ambiente y aporte beneficios financieros.

Nuestro último reportaje, **¿Cómo comparas? (página 13)** analiza una nueva estructura de evaluación comparativa de estadísticas que está desarrollando en el Reino Unido el Grupo de Trabajo de Seguridad en Logística de la Asociación británica de Transporte de Mercancías. Está basada en varios indicadores claves del rendimiento fáciles de cuantificar, y nos preguntamos si tiene el potencial de normalizar la elaboración de informes en todos los sectores de la logística.

Díganos qué le parece **eureka**: escríbanos a través de nuestro sitio web, www.eurekapub.es o envíenos un mensaje a comment@eurekapub.eu.



Mónica Escutia
Coordinadora editorial

Número 20 - Otoño 2013
Coordinadora editorial:
Mónica Escutia
Editor colaborador:
Gay Sutton, Ruari McCallion,
Gian Schiava, Mark Nicholson
Director creativo:
Paul Fretwell
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

©2013, MCFE. Todos los derechos reservados. CAT, CATERPILLAR, 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.

OSPC1529(09/13)gu9



La editora responsable de **eureka** es **Mónica Escutia**, licenciada en Ciencias de la Información - Periodismo. Mónica Escutia es española y también domina el holandés, el inglés y el italiano. Después de haber editado varias revistas internacionales, los últimos diez años de su carrera han sido en la industria del manejo de materiales; los primeros cuatro como representante de ventas de recambios para diferentes países europeos, hasta ser nombrada Coordinadora de Marketing y Comunicación Senior de EAME 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 **eureka** en Internet.



Gestión de la flota **Marcar la diferencia**

La OEE (Efectividad Global del Equipo) es una valiosa medida de las mejoras en las áreas de fabricación e ingeniería, pero es menos conocida en la gestión de carretillas elevadoras y operaciones de almacén. Descubrimos lo fácil que es aplicar esta medida a las operaciones de logística, donde se convierte en una excelente herramienta para identificar los problemas y mejorar el rendimiento.

Productividad **Impulsar la productividad con el cross-docking**

En las últimas décadas, la transferencia en tránsito de mercancías (o cross docking) ha resultado ser un arma importante en la lucha por la supervivencia. Examinando con detalle la infraestructura organizativa, de la cadena de suministro e informática necesaria para hacerla funcionar, resulta más fácil calcular si ésta es la solución logística que más le conviene a su empresa.

Sostenibilidad **¿Por qué la sostenibilidad es económicamente sensata?**

La sostenibilidad no es solo una aspiración imprecisa de buenas intenciones. Es una ventaja empresarial. Descubrimos cómo, mediante una elección cuidadosa de sus carretillas, puede reducir su impacto sobre el medio ambiente, reducir costes operativos, y obtener nuevos clientes gracias a la mejor reputación de su negocio.

Salud y seguridad **¿Cómo comparas?**

Encontrar estadísticas fiables sobre seguridad que se puedan utilizar para realizar una evaluación comparativa es una tarea ardua, puesto que la elaboración de informes no está normalizada en todos los sectores logísticos, por no hablar de en todos los países. La Asociación británica de Transporte de Mercancías está siendo pionera en la utilización de una nueva herramienta de evaluación comparativa, cuya finalidad última sería permitir a distintos sectores logísticos realizar evaluaciones fiables.

Calendario de eventos

Fecha, Evento, Lugar, Sitio Web

19 - 23 de noviembre de 2013
SOLUTRANS
Lyon, Francia.
www.solutrans.fr

26 - 27 de noviembre de 2013
SUPPLY CHAIN EVENT 2013
CNIT - La Défense, París, Francia
www.supplychain-event.com

28 - 29 de enero de 2014
COOLCHAIN & CONTROLLED ROOM TEMPERATURE LOGISTICS
Luxexpo, Luxemburgo-Kirchberg, Luxemburgo.
www.coolchaineurope.com

25 - 27 de febrero de 2014
LogiMAT
Nuevo recinto ferial de Stuttgart, Alemania.
www.logimat-messe.de

Fecha, Evento, Lugar, Sitio Web

Esta feria bienal para profesionales del transporte de mercancías y urbano, **SOLUTRANS**, es donde convergen la innovación y la información del sector de los vehículos pesados. Con un ambiente internacional y agradable, esta XII edición abrirá sus puertas durante los 5 días que dura la Semana Internacional del Transporte por Carretera de Mercancías y Urbano, y será centro de intercambio profesional, comercial y de innovación, además de sede de congresos liderados por expertos ponentes.

Reed Exhibitions Group (SITL) y la revista Supply Chain Magazine han unido fuerzas para crear **SUPPLY CHAIN EVENT**, un evento dedicado a la cadena de suministro. Esta reunión representa un nuevo concepto, y tendrá lugar en el CNIT de La Défense, París, y en ella se darán cita cien expositores y varios miles de visitantes.

Luxemburgo será sede de **Cool Chain Europe 2014**, la mayor concentración de Europa de la comunidad profesional de la cadena de frío y la logística de temperatura controlada. En los últimos años, Cool Chain Logistics Europe ha reunido al sector con los organismos reguladores para discutir las actualizaciones y enmiendas de las directrices de la UE sobre buenas prácticas de distribución (GDP). Son precisamente estas discusiones e interacciones las que han ayudado a dar forma al futuro de la industria de la logística de temperatura controlada.

LogiMAT, la Feria internacional de distribución, manipulación de materiales y flujos de información, sube el listón como la mayor feria anual de intralogística de toda Europa. Entre el 25 y el 27 de febrero de 2014, expositores internacionales y responsables de la toma de decisiones de la industria, el comercio y el sector servicios se darán cita en el nuevo centro de exposiciones del aeropuerto de Stuttgart para encontrar nuevos socios comerciales. Se concentrará en productos, soluciones y sistemas innovadores para la logística de abastecimiento, almacenaje, producción y distribución.

La eficiencia general de los equipos, conocida por las siglas OEE, es una técnica bien establecida en los procesos de producción e ingeniería pero ¿es importante en la gestión de flotas de carretillas y en las operaciones en almacenes?

Ruari McCallion saca su hoja de cálculo para tomar nota.



Marcar la diferencia



1. La OEE ha ayudado a transformar el rendimiento allí donde se ha implantado. ¿Tiene un papel que desempeñar en la operación de flotas de carretillas elevadoras?
2. La recolección de datos es esencial y muchas flotas de carretillas ahora tienen equipos de monitorización de desempeño y programas informáticos asociados, así que los medios de recolección están bastante claros.



Visite: www.suiko.co.uk

El mundo de las mejoras empresariales está tan lleno de acrónimos y siglas —kaizen, SMED, SPC, etc.— que apetece hacer una sopa de letras con ellas y pasar página. Pero esas letras significan algo, y la mayoría de ellas han demostrado su validez en la práctica. Si bien el cambio de herramienta en un solo dígito de minutos (SMED) y el control estadístico de procesos (SPC) ya son totalmente conocidos, entendidos y utilizados, este puede que no sea el caso con la OEE. Las siglas vienen de overall (u operational) equipment effectiveness, o sea, eficiencia general (u operacional) de los equipos; y es tanto un sistema de medición como una herramienta de mejora. Junto con TPM (mantenimiento productivo total) ha ayudado a transformar el rendimiento, la efectividad y la productividad donde se ha implementado —y se ha hecho generalmente en el contexto de la ingeniería y la fabricación—. ¿Tiene cabida en la gestión de almacenes, en la manipulación de materiales y en el funcionamiento efectivo de una flota de carretillas elevadoras?

“Las siglas vienen de overall (u operational) equipment effectiveness, o sea, eficiencia general (u operacional) de los equipos; y es tanto un sistema de medición como una herramienta de mejora.”

La respuesta a esa pregunta empieza entendiendo qué es la eficiencia general de los equipos (OEE). Divide el desempeño de una unidad de producción en tres componentes diferenciados: disponibilidad, rendimiento y calidad (APQ en inglés). Cada componente identificará un aspecto que puede ser enfocado para mejorar. La OEE puede aplicarse a cualquier puesto de trabajo individual (o vehículo, en el caso de las carretillas elevadoras) o extenderse a un almacén, departamento o zona de una

planta. También permite análisis específicos, por ejemplo de una parte en concreto, un turno, una tarea o cualquier otro parámetro. Medirá su desempeño basado en horas establecidas. El desempeño se compara tanto con las expectativas como con las especificaciones. La estrategia de mejora se basa pues en reducir la distancia —siempre las hay— entre la realidad y las expectativas. Rara vez los procesos de manufactura funcionan al 100% de eficiencia general de los equipos (OEE); las fábricas que adoptan este sistema de medida tienden a imponerse objetivos ambiciosos de, por ejemplo, el 85% de eficiencia OEE.

“El desempeño es una medida general; la velocidad de la línea de producción, por ejemplo, ¿está alcanzando la rapidez para la que fue diseñada?”, dice Peter Austin, director de Suiko Ltd., un grupo consultor con oficinas en el Reino Unido, Oriente Medio y Australia. “La disponibilidad es el tiempo de funcionamiento, y debe cubrir averías y otras interrupciones. La calidad trata de los defectos. La OEE tiene que ver más con el operario de la maquinaria que con la maquinaria misma”. La recolección de datos es esencial y muchas flotas de carretillas ahora tienen equipos de monitorización de desempeño y programas informáticos asociados, así que los medios de recolección están bastante claros. La siguiente cuestión es: ¿qué datos recolectar?

“El desempeño es una medida general; la velocidad de la línea de producción, por ejemplo, ¿está alcanzando la rapidez para la que fue diseñada?”
Pete Austin, Suiko Ltd.

En el número 16 de eureka informábamos de las medidas que Cat Logistics* Services está tomando para monitorizar y gestionar su flota. Impact Handling, el distribuidor exclusivo de →



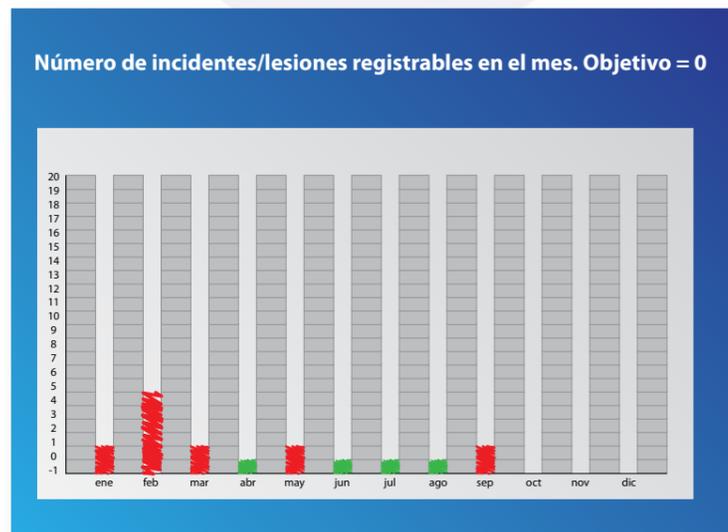


← Un centro de comunicaciones típico. Se utilizan tableros para medir el rendimiento. Se identifican los problemas y se proponen soluciones.

A Acciones a corto plazo

B Acciones a largo plazo

C Medidas, resultados y prácticas diarios (más de 30 días) Con análisis de tendencias



→ carretillas elevadoras Cat en el Reino Unido, dividió la flota entre familias de vehículos y unidades de negocio de cliente, e introdujo que se informara por lugar y por unidad de negocio. La información se recoge mediante tecnología inalámbrica y se transmite al servidor central. Los datos se recogen y se unen en hojas de cálculo Excel, lo que facilita la identificación de los 10 problemas más habituales en vehículos. Esto proporciona a Impact y a sus clientes una imagen clara del desempeño de la flota y facilita el desarrollo de estrategias efectivas para mejorar la disponibilidad y el control de los costes. En un proyecto destinado a una compañía alimentaria internacional, Suiko creó una matriz de información y objetivos que posibilitaba a la compañía mejorar la

monitorización de las operaciones de su almacén y, consecuentemente, su desempeño.

“Los datos se recogen y se unen en hojas de cálculo Excel, lo que facilita la identificación de los 10 problemas más habituales en vehículos.”

“Las cifras funcionan del mismo modo en el sector logístico como en el productivo”, dijo Mal Reade, consultor de Suiko, quien dirigió el proyecto de mejora. “Instalamos paneles informativos y medimos todo de abajo a arriba. Hicimos que los conductores midieran su propio desempeño, y la suma de todos los conductores era el desempeño del turno”. Tras la introducción de la metodología se siguió



el patrón habitual mediante un curso con la descripción de los objetivos así como el papel de los conductores.

Las tareas en las que se enfocó fueron los errores de picking, que pueden parecer menores para los operarios y cualquier persona ajena al almacén, con lo que se quedaban en una pequeña reprimenda para los conductores; pero los jefes de almacén y los administradores son totalmente conscientes de que las consecuencias de estos pequeños errores son grandes pérdidas; pérdidas de tiempo y de dinero.

“Los errores de picking provocan enormes cantidades de esfuerzo malgastado —dijo Reade—, supone una gran cantidad de trabajo administrativo. El cliente rechaza el envío y pone una reclamación que tiene que ser procesada. Se debe generar un abono. Se debe programar una nueva entrega; algunos cliente exigentes puede que pidan una solución inmediata”. Conforme se implanta la entrega Just in Time, las “soluciones inmediatas” puede que se exijan en la mayoría de los casos, y no sólo en “algunos clientes exigentes”.

“Los errores de picking provocan enormes cantidades de esfuerzo malgastado, supone una gran cantidad de trabajo administrativo.”

“Casi la mitad de las incidencias de entrega las causa el fabricante —por no tener suficiente stock, por ejemplo— pero el 50% tienen su origen en operaciones logísticas, bien internas bien externas, al coger el producto erróneo —explica—. Mejorar el picking ofrece muchas ventajas reales”. Puede que el operario que está realizando picking no se dé cuenta de esas ventajas, pero el valor y la importancia de su eficiencia es algo de lo que se le debe informar (junto con la realidad de que el operario tiene en sus manos la posibilidad de marcar una gran y valiosa diferencia, empezando por dimensionar el problema. El plan a largo plazo era ir desarrollando las mejoras por las plantas del Reino Unido, Sudáfrica y Alemania así como otras ubicaciones. El compromiso de los conductores es esencial.

“La mayoría de las instalaciones tienen escáneres para código de barras, así que la captura de datos está disponible fácilmente. La información se puede descargar desde una unidad instalada en el mismo vehículo”, dijo Reade. Comparar el desempeño a la hora de hacer picking y los errores cometidos nos lleva a mejoras en los lugares de almacenaje así como en las políticas de almacenaje como por ejemplo cuánto se almacena, dónde y cómo. El mero hecho de medir y hacer públicos los resultados puede mejorar la productividad de

los operarios incluso antes de que se hayan implantado cambios y prácticas reales.

“Si tienes dos almacenes, y en uno cuentas con un equipo de gente totalmente motivada y comprometida, éste sobresaldrá en su desempeño”, continuo Reade. La clave de medida era la finalización de ciclos de picking, que se recogían al final de cada turno y en las transiciones. Incluía mediciones de motivos y de asuntos como la existencia de palés no apilables; activación efectiva de los sistemas de producto defectuoso o erróneo, errores de envío, daños, etc. En definitiva, cualquier cosa que pueda tener un impacto en la capacidad de los conductores para realizar sus trabajos con efectividad.

Cat Logistics* identificó la disponibilidad de vehículos como un factor primordial e introdujo un sistema llamado FTC —control de carretilla elevadora— para monitorizar y controlar posibles daños. Cada conductor tiene su propia llave inteligente que identifica quién está conduciendo la carretilla en cada momento. El sistema de control FTC ha ayudado a reducir el número de incidentes, identificar las necesidades de formación y modificar el comportamiento de los conductores. La disponibilidad de flota está ahora por encima del 97%. Un mantenimiento planificado —y el cumplimiento del programa— ayudan a reducir las averías. También ayuda a identificar incidencias recurrentes, lo que posibilita que se localice y se trate el problema en su origen. Pero la Eficiencia General de los Equipos (OEE), como todas las buenas ideas, no es la panacea; es sólo una herramienta más de la que todo jefe de almacén debería disponer.

“Como todas las buenas ideas, no es la panacea; es sólo una herramienta más de la que todo jefe de almacén debería disponer.”

“Nosotros medimos el desempeño de nuestros conductores de diferentes maneras, y la OEE es una opción que podríamos utilizar —dice Reade—. También podemos hablar de los daños, la generación de ideas, el absentismo o las medidas de salud y seguridad. Este cliente en concreto sigue un programa de seguridad basado en el comportamiento, por ejemplo, mide el comportamiento frente a las acciones”. Mejorar el desempeño no es obra de una única pastilla milagrosa; es más bien la consecuencia de una aproximación planificada y estratégica para sacar lo mejor de tu personal, de tus instalaciones e incluso de la situación de tu almacén. Pero la OEE definitivamente ayuda a medir y gestionar mejor. ■

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



3. Ilustración de un centro de comunicaciones típico, implementado como parte de la OEE. Más abajo hay un gráfico de objetivos típico.
4. En Cat Logistics*, la información de los planes de trabajo se recoge mediante tecnología inalámbrica y se transmite al servidor central. Los datos se presentan en hojas de Excel, que proporcionan a Impact y a su cliente una clara imagen del rendimiento de la flota.
5. El 50% de los problemas de reparto están causados por los errores cometidos por la organización logística en la preparación de pedidos. La mejora en la preparación de pedidos puede tener un enorme y valioso impacto para la empresa.

*Cat Logistics fue vendida en 2012 y en la actualidad se llama Neovia Logistics www.neivialogistics.com.



Potenciar el rendimiento del almacén:



¿es el cross-docking la panacea?

Hábitos de compra diferentes y tiempos difíciles para la economía han hecho que los gerentes logísticos reorganicen su cadena de proveedores. El cross-docking parece que promete resultados positivos, pero ¿es la solución para todo el mundo?

Gian Schiava desentraña los pros y los contras.

El reciente boom del comercio electrónico ha cambiado para siempre la forma de comprar. También ha llevado a un aumento de las expectativas con respecto a los tiempos de entrega, la posibilidad de elección y el servicio al cliente. Leímos en **eureka 19** cómo los nuevos modelos de negocio evolucionan y prosperan. Además, las cifras totales de gasto se están reduciendo y no es difícil imaginar que la batalla por una cuota de mercado será más dura que nunca. Como consecuencia, los jefes de logística

tiene que convertir la acumulación de stock y las actividades de distribución de actividades complementarias a fuentes de beneficio. El cross-docking existe desde los años 30, pero ha surgido como un arma poderosa en la lucha por la supervivencia de las últimas décadas. Veamos cómo funciona.

¿Qué es exactamente cross-docking?

Existen muchas definiciones que lo describen con mayor o menor acierto. Pero,

probablemente resulta más esclarecedor explicar el concepto echando un vistazo a las funciones básicas de un almacén. Desde cualquier perspectiva que lo mires, se reduce a cuatro actividades centrales: recepción de mercancía, almacenaje, picking y envío. El cross-docking básicamente elimina la mayoría de las costosas funciones de almacenaje y preparación de pedidos, por lo que acelera la llegada de los productos a las tiendas y a los clientes. Los camiones se descargan en los muelles de la entrada. La mercancía entonces se clasifica y se coloca en pasillos, desde los cuales los camiones volverán a ser cargados: dentro y fuera en cuestión de minutos.

“El cross-docking básicamente elimina la mayoría de las costosas funciones de almacenaje y preparación de pedidos, por lo que acelera la llegada de los productos a las tiendas y a los clientes.”

La foto 1 ilustra el proceso de manera sencilla. Los proveedores A, B y C entregan su producto y luego la mercancía se carga combinada en camiones que salen hacia las tiendas. Sí, esto puede parecer una solución bastante sencilla, pero en realidad requiere una categoría de mercancías determinada, total control de la información y los datos, y reflexión sobre la cadena de suministro; pues sólo puede funcionar bien si hay una estrecha relación entre los proveedores y los distribuidores. Trataremos de las categorías de mercancías luego, y ahora nos centraremos en los otros dos requisitos. En el cross-docking muchas entregas tienen

lugar en un mismo día. Por ello, los proveedores necesitan estar perfecta y puntualmente informados sobre las entregas que tienen que hacer en ese día. En el muelle se necesita saber qué carga llegará a qué puerta y dónde debe transportarse la mercancía. Herramientas auxiliares como EDI (Electronic Data Interchange, intercambio electrónico de datos) son por lo tanto requisitos más que opciones. Pero el proceso no se termina con informar a los proveedores. Cuando se trabaja con cross-docking hace falta planificar los períodos de entrega de cada mercancía o el muelle se colapsará. Y todavía más, la calidad de cada entrega debe estar predefinida pues no hay tiempo para controles de calidad a la recepción de la mercancía.

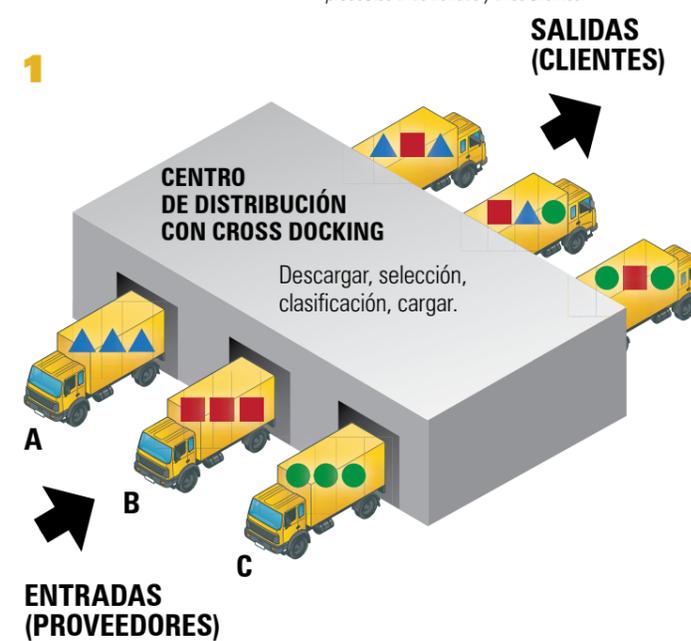
“En el cross-docking muchas entregas tienen lugar en un mismo día. Por ello, los proveedores necesitan estar perfecta y puntualmente informados sobre las entregas que tienen que hacer en ese día.”

Podemos ver, pues, que el cross-docking requiere de una organización perfecta. Esto se extiende a la distribución de los mismos muelles. Los muelles que se utilizan para cross-docking normalmente tienen forma de L, aunque también se utilizan con forma de T o de H. Hace una década Bartholdi y Gue, investigadores y científicos de Estados Unidos, definieron un modelo por el que se puede calcular el mejor diseño para cross-docking. Parámetros como el número de puertas, las →

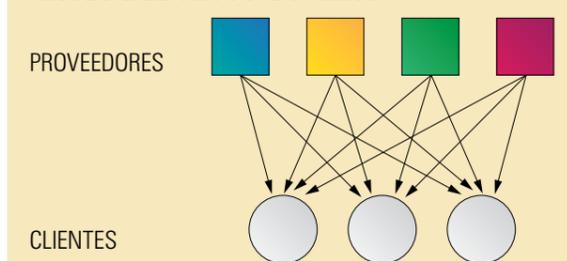


1. Los proveedores A, B y C entregan su producto y luego la mercancía se carga combinada en camiones que salen hacia las tiendas.

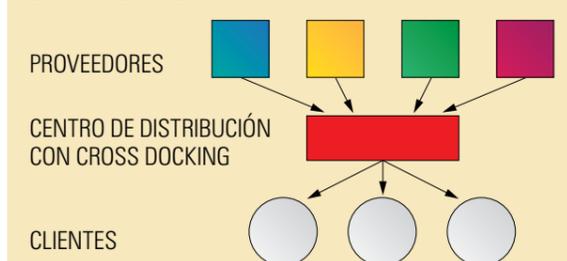
2. El cross-docking básicamente elimina la mayoría de las costosas funciones de almacenaje y recolección de pedidos, por lo que acelera la llegada de los productos a las tiendas y a los clientes.



ANTES DEL CROSS-DOCKING



DESPUÉS DEL CROSS-DOCKING



→ distancias, los espacios muertos y la rotación de mercancías todos influyen en la organización final.

Ventajas del método cross-docking

Ahora que ya hemos visto cómo la aparente simplicidad del cross-docking requiere una organización perfecta y una precisión militar, déjenos enseñarle sus principales ventajas.

La primera es la reducción de la actividad en el almacén. Más concretamente, casi elimina la necesidad de almacenaje y picking. Esto se traduce en que se necesita menos espacio y hay menor riesgo de mantenimiento de stock.

Tener un almacén más pequeño nos lleva a tener menos personal y menos costes por ello. El ahorro de costes, sin embargo, no es el único beneficio. El cross-docking mejora los tiempos de entrega y el servicio al cliente de manera significativa. Por último pero no por ello menos importante, los flujos de información mejorados y los modernos aparatos de seguimiento proporcionan al jefe de logística una mejor visión general de dónde y cómo está la mercancía a lo largo de la cadena de suministro.

“Tener un almacén más pequeño nos lleva a tener menos personal y menos costes por ello. El ahorro de costes, sin embargo, no es el único beneficio. El cross-docking mejora los tiempos de entrega y el servicio al cliente de manera significativa.”

Cross-docking parece ser el sistema ideal para mercancía con un alto volumen de ventas, que no requiere una manipulación adicional como el reembaraje o reagrupación, y que no es perecedera. Especialmente en segmentos industriales como el alimentario, médico y la venta al por menor en general y de moda en particular, el método ha resultado la solución ideal.

Inconvenientes

Ya hemos visto que el cross-docking requiere de un alto grado de organización y del uso de modernas tecnologías informáticas. El coste de esto podría incluso sobrepasar el ahorro que haríamos al reducir el espacio de almacenaje y las actividades de picking. Otro inconveniente es que los socios de la cadena de suministro pueden no estar preparados para lo que este sistema requiere de ellos.

Cross-docking también es difícil de implementar si el volumen de ventas es bajo. En estas circunstancias, el ritmo y organización convencional son suficientes para sacar el trabajo adelante. Finalmente, ya hemos mencionado que en los casos en los que hubiese que añadir manipulación al producto, no tiene sentido trabajar en cross-docking.

Requisitos de equipamiento

No nos equivocamos si decimos que el cross-docking demanda principalmente velocidad al equipamiento. Desde el momento en que los camiones llegan, la mercancía debe viajar a través del almacén al ritmo más rápido posible. Carretillas

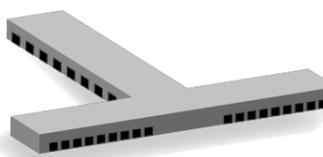
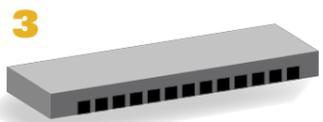
elevadoras, transpaletas eléctricas y cintas transportadoras deben entregar la mercancía en la plataforma de salida en el menor tiempo posible. Transpaletas eléctricas con modos de conducción pre-instalados, como la gama Cat® EP16-20(C)PN(T) se adaptan rápidamente a las duras demandas del cross-docking y son lo suficientemente versátiles como para trabajar bien en espacios pequeños. Si sólo van a desenvolverse en espacios pequeños, vale la pena considerar las transpaletas eléctricas como alternativa.

La última panacea

Así que... ¿es el cross-docking la última panacea, el último remedio o solución para todos los problemas y dificultades del almacén? Hemos aprendido sobre los pros y los contras de esta actividad en el almacén, pero la realidad nos enseña que hay muchos factores que deben ser considerados para tomar una decisión meditada si vamos a implementar el cross-docking. Después de todo, cada organización tiene sus propias metas y prioridades en términos de costes, cuota de mercado deseada, variedad de productos y organización de la cadena de suministro. Vale la pena visitar y hablar con colegas profesionales para ver cómo tomaron ellos la decisión. Comparta sus opiniones y sus necesidades con expertos en manipulación de mercancías, como su concesionario de Cat Lift Trucks, y permítale que valoren su situación. Los cambios no tienen por qué suceder de un día para otro, así que tómese el tiempo necesario e investigue cuidadosamente sus opciones. ■

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

3. En 2004, Bartholdi & Gue demostraron que el rectángulo es la forma ideal para instalaciones con menos de 150 puertas. Para instalaciones con 150-200 puertas, la más rentable es la forma de "T". Por último, para instalaciones con 200 puertas o más, la forma que más abarata los costes es la de "X".



Lea el artículo de Wikipedia sobre la transferencia de mercancía en tránsito (cross docking).

Un poco de historia

Mientras que el cross-docking puede haber ganado popularidad en los últimos quince años más o menos, definitivamente no es una práctica nueva. Nos tenemos que remontar hasta la década de 1930, cuando la industria de la automoción americana, y luego la militar lo usaron por primera vez. Las tiendas Wall Mart fueron probablemente los primeros minoristas en implementarlo con éxito en su cadena de suministro. El minorista holandés Ahold desarrolló una estrategia llamada "hoy para mañana" en los noventa, para alcanzar la entrega en sus tiendas descuento en el mínimo tiempo posible. Al tiempo que la empresa buscaba ofrecer la gama más amplia de productos, y los almacenes y las tiendas se iban reduciendo a los mínimos espacios, el cross-docking se convirtió en parte de la solución. Desarrollaron un número de variables utilizando su red nacional y regional de almacenes. Hoy, Ahold es líder de mercado en los Países Bajos y se está expandiendo a los Estados Unidos.

¿Por qué la sostenibilidad es económicamente sensata?

Ser "verde" está muy de moda, y es algo que los clientes cada vez solicitan más de sus proveedores. Y lo que es más, las opciones respetuosas con el medio ambiente a menudo son más rentables económicamente.

En este artículo, **Mark Nicholson** expone las principales aspectos a tener en cuenta cuando se busca una carretilla elevadora "sostenible".

Debería quedar claro desde el principio que este artículo trata de cómo ganar dinero, y no de cómo gastarlo. Se centra en ahorro de energía, material y costes de mantenimiento, en mantener la productividad y en hacer que su negocio funcione de manera más eficiente. Así que incluso si usted no se considera un ecologista, por favor, continúe leyendo.

Pero primero, permítame dar una definición rápida de lo que significa respetuoso con el medio ambiente, o sostenible, como se conoce a menudo. La sostenibilidad significa utilizar los recursos del planeta de manera que nos aseguremos de que no se van a agotar, y así evitar causar tal daño al entorno que destrocemos la calidad —o incluso la posibilidad— de vida en el futuro.

“La sostenibilidad significa utilizar los recursos del planeta de manera que nos aseguremos de que no se van a agotar, y así evitar causar tal daño al entorno que destrocemos la calidad —o incluso la posibilidad— de vida en el futuro.”

Recortar en consumo y en contaminación

La conservación de las riquezas naturales de la tierra —incluidos los combustibles— y la prevención de la polución y otros efectos destructivos son asuntos íntimamente relacionados que a menudo salen a relucir cuando se habla de operaciones de manipulación de productos y su equipamiento.

Uno de nuestros retos más obvios es reducir nuestro consumo de combustibles fósiles. A la vez que gastamos un recurso limitado, la combustión de estos materiales genera polución en forma de dióxido de carbono y de otras sustancias más tóxicas. Todo el mundo ya debería ser consciente de que la acumulación de dióxido de carbono y otros "gases invernadero" en la atmósfera está causando cambios negativos en el clima.

Además del combustible, nuestra industria consume materiales en la construcción y

funcionamiento de sus vehículos e instalaciones asociadas. Muchos de estos materiales tienen que desecharse llegado el caso, y es cuando se convierten en potenciales contaminantes.

En este número de **eureka** nos centramos en la elección de carretillas que minimizan el impacto en el medio ambiente, pero similares argumentos económicos se pueden hacer para elecciones sostenibles en el diseño, equipamiento y prácticas operacionales en las instalaciones donde se desenvuelven.

Elegir la fuente de energía adecuada

Una de las primeras decisiones que debemos hacer cuando estamos eligiendo carretilla elevadora es qué fuente de energía utilizar. A menudo las opciones son diésel, GLP (gas licuado del petróleo), o batería eléctrica. El respeto al medio ambiente no ha de ser la única razón para elegir una carretilla; no tendría sentido comprar un vehículo especialmente "verde" si no puede llevar a cabo el trabajo para el que ha sido adquirido. La opción más verde variará dependiendo del uso que vayamos a hacer del vehículo, y en algunos casos, podría incluso ser el diésel.

Mucha gente automáticamente asume que una carretilla eléctrica será siempre más ecológica que una con motor de combustión interna. No es necesariamente así; pero si un negocio es capaz de obtener su electricidad de recursos limpios y renovables como el viento o la energía solar; entonces la carretilla eléctrica se convierte en la más respetuosa con el medio ambiente.

En cualquier caso, las carretillas eléctricas tienen otras grandes ventajas medioambientales. Una es que requieren menor mantenimiento y menor reposición de piezas que una carretilla con motor de combustión interna. Otra es que su rendimiento es programable, así que se pueden establecer parámetros de funcionamiento en los que el ahorro de energía sea una prioridad, y los operarios pueden ser "forzados" a conducir de manera segura y económica. Para trabajos de interior, donde las emisiones de los motores →



1. Uno de nuestros retos más obvios es reducir nuestro consumo de combustibles fósiles. A la vez que gastamos un recurso limitado, la combustión de estos materiales genera polución en forma de dióxido de carbono y de otras sustancias más tóxicas.

2. Las avanzadas carretillas eléctricas Cat 48V, con capacidades de 1,3 a 2,0 toneladas, son fácilmente programables para una conducción que ahorre energía e incluyen otras características "verdes" como frenos que no necesitan mantenimiento, un potente freno regenerativo y largos intervalos de mantenimiento.

→ de combustión no están permitidas, las baterías o quizás las pilas de combustible en el futuro, son la única opción.

Objetivo: eficiencia energética

Una vez haya decidido su fuente de energía, tendrá que echar un vistazo a la información medioambiental que ofrece cada modelo y decidir cuáles son las carretillas más “verdes” que coincidan con sus necesidades de trabajo. Entre los asuntos clave a tener en cuenta se incluyen su eficiencia energética, las emisiones, la reciclabilidad y otras medidas de control de la contaminación y el desperdicio.

Los avances tecnológicos en los motores de combustión interna, como la última generación de catalizadores de triple vía disponibles para carretillas elevadoras a gas, reducen el consumo de combustible así como las emisiones. Al mismo tiempo, la eficiencia energética de las carretillas eléctricas también está aumentando conforme la tecnología electrónica se sofisticada.

Usted también debería tener en cuenta que las carretillas eléctricas más avanzadas son las más versátiles en términos de programabilidad. Esto le permite configurar los parámetros de rendimiento perfectos para alcanzar el equilibrio entre economía y productividad que desee. También significa que a lo largo de los años usted puede reconfigurar su carretilla para afrontar nuevas necesidades en vez de desecharla, y comprar una nueva.

Considere todos los costes

La energía no es el único coste permanente asociado a una carretilla. Otro es el gasto en mantenimiento y reparaciones. Tiene sentido económico y ecológico pagar un poquito más por una carretilla cuyos componentes sean duraderos, en vez de un modelo más barato que requiera recambios regularmente, más tiempo de trabajo del técnico del taller, y mayores periodos de inactividad que se pasan en el taller.

Usted puede buscar tecnologías de bajo desgaste como los frenos de disco húmedos, que prácticamente no tienen mantenimiento. También vale la pena optar por extras que reducirán el coste de un uso excesivo o de daños accidentales. Por ejemplo, en algunos productos un indicador del peso de la carga o de la altura de la horquilla ayudará a los operarios a evitar accidentes por exceder la capacidad de uso seguro de la carretilla.

La cantidad de refrigerante, aceite hidráulico y otros líquidos que usan las carretillas elevadoras varía de unas a otras. Este parámetro nos ofrece ahorros permanentes, al tiempo que reduce la cantidad de residuo tóxico que liberamos al medio ambiente llegado el momento.

Piense en el futuro

Algo más a tener en cuenta es el grado de reciclabilidad de los componentes de su carretilla. Esto puede que no tenga repercusión en su economía, pero tampoco le costará nada comprar una carretilla altamente reciclable y añadir así valor a su credibilidad como empresa “verde”.

Fabricantes como Cat® Lift Trucks construyen carretillas pensando en su reciclabilidad y su reacondicionamiento. Su fabricación permite que las piezas desgastadas o caducadas puedan cambiarse fácilmente, mientras muchos de sus

componentes pueden ser reparados en vez de destruidos. Mantener las máquinas en funcionamiento en vez de desecharlas cuando se estropean es un buen principio “verde”. Tanto si mejora o reconfigura partes de su carretilla conforme sus necesidades cambian, como si vende la carretilla a un nuevo dueño, las personas y el planeta se benefician.

Si usted escoge una carretilla duradera y versátil no sólo será recompensado con un funcionamiento fiable cada día durante una larga vida, sino que también se beneficiará de un buen valor de recompra cuando decida venderla.

“Mantener las máquinas en funcionamiento en vez de desecharlas cuando se estropean es un buen principio “verde”.”

Enorgullézcase de ser verde

Como hemos visto, es posible tomar decisiones respetuosas con el medio ambiente que inmediatamente nos hacen ahorrar dinero o que a largo plazo son inversiones con una mayor rentabilidad. Hay otras características “verdes” que no afectan al coste de la carretilla pero le permiten hacer una mayor contribución a la protección del medio ambiente.

Si usted adopta esas medidas como parte de su política corporativa de responsabilidad social, asegúrese de contárselo a la gente. Son buenas noticias. Y si se siente generoso después de haber ahorrado dinero en los modos que hemos descrito más arriba, podría hacer una donación a una organización de conservación de la naturaleza. Esa organización, sin lugar a dudas, publicitará su aportación, lo que le ayudará a reforzar el mensaje positivo de que su empresa se preocupa por el medio ambiente; que en definitiva es lo que los clientes quieren escuchar. ■

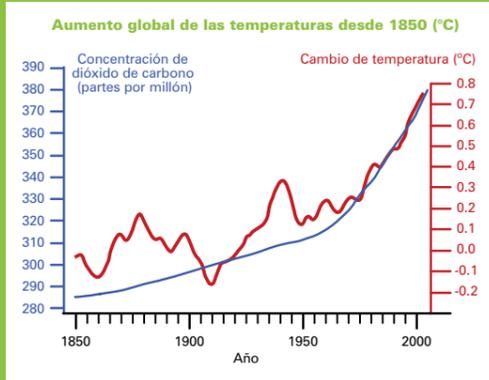
Si tiene algún comentario sobre este artículo envíelo a: editor@eurekapub.eu



3. Las carretillas contrapesadas Cat® GP15-35N con motor GLP están equipadas con un limpio y económico catalizador de tres vías con control de circuito cerrado. Sus tres funciones clave son convertir el óxido de nitrógeno tóxico en nitrógeno y oxígeno; el monóxido de carbono en dióxido de carbono; y los hidrocarburos en dióxido de carbono y agua. El sistema de circuito cerrado asegura la mezcla óptima de aire y combustible en todo momento.

¿Se siente generoso? Si usted ha ahorrado algo de dinero tomando decisiones responsables con el medio ambiente, ¿por qué no hacer una donación a una organización que cuide la naturaleza?

Grupo de Recuperación de la Fauna Autóctona: www.grefa.es



¿Es el cambio climático una realidad?

Es verdad; es posible encontrar a unos pocos científicos que no creen en el cambio climático, pero también se pueden encontrar científicos con argumentos para demostrar que la tierra es plana. En la comunidad científica mundial la amplia mayoría de los expertos, y particularmente los que se especializan en el estudio del clima, advierten de que el cambio climático es una realidad preocupante y que la actividad humana es la causa. Reducir nuestra “huella de carbono” quemando menos combustibles fósiles es una de las mayores claves medioambientales, y una que al mismo tiempo nos invita a reducir nuestras facturas de combustible.



¿Cómo comparas?

Las estadísticas de accidentes peligrosos son parte esencial en el desarrollo y mejora de la seguridad en el trabajo. Nos ayudan, por ejemplo, a entender la magnitud de cada problema e identificar los asuntos que requieren una atención más urgente.

Mark Nicholson descubre que las estadísticas que se refieren específicamente a la industria logística no son fáciles de encontrar, y habla con la Asociación de Transporte de Carga sobre su nuevo sistema de seguridad de referencia.

Aunque las leyes de prevención de riesgos laborales varían en los diferentes países miembros de la Unión Europea, todavía comparten muchos elementos tales como la directiva marco de salud y seguridad en el trabajo de 1989, y muchas similitudes entre las leyes nacionales. Un principio reconocido por todos es la necesidad de informar de los incidentes que suceden en el trabajo, lo que significa que —en teoría— todos los gobiernos tienen un buen punto de partida para analizar y comparar los parámetros de seguridad.

La Agencia Europea para la Salud y Seguridad en el Trabajo (EU-OSHA) recoge estadísticas de sus agencias en cada país. Estas se agrupan, analizan y se recogen en Eurostat, la oficina estadística de la Unión Europea. Como cada país tiene sus propios sistemas y criterios para la recolección de datos, la información no siempre puede compararse directamente. Sin embargo, hay puntos en común que permiten extraer conclusiones.

Así que si queremos saber, por ejemplo, cuántos percances ocurren cada año en

la industria del transporte por carretera, deberíamos poder encontrar un informe Eurostat que contuviera las cifras pertinentes.

En la práctica no es posible responder a esa pregunta ni siquiera para un único país. Cuando sucede un incidente donde está involucrado un vehículo de mercancía, algunos sectores lo inscribirán en una categoría y otros a otra. Entonces las organizaciones gubernamentales que manejan las estadísticas combinarán los datos de ciertas industrias bajo categorías más amplias que la de “logística por carretera”.

Además, algunos países, incluyendo el Reino Unido, registran accidentes en la carretera de manera diferente a los accidentes que los mismos vehículos pudieran tener en el lugar de trabajo.

El resultado es que no hay manera de averiguar lo segura o insegura que es la logística, o si comparada con otras compañías las cifras de seguridad de una en concreto son normales, sólo mirando a las estadísticas nacionales o las de Eurostat. →

Para ampliar información, visite www.osha.europa.eu.



Datos solicitados sobre rendimiento de seguridad



Número de incidentes fuera de la carretera:

Muertes *RIDDOR Tiempo perdido

Número de incidentes en la carretera:

Muertes Lesiones Solo desperfectos

Datos solicitados sobre rendimiento de seguridad



Nombre de la organización	
Nombre de contacto	
Correo electrónico	
Negocio/actividad principal	
Número de empleados de logística	
Número de vehículos de mercancías	
Número de millas/km	

1

→ “El resultado es que no hay manera de averiguar lo segura o insegura que es la logística, o si comparada con otras compañías las cifras de seguridad de una en concreto son normales, sólo mirando a las estadísticas nacionales o las de Eurostat.”

Nuevo sistema de referencia

Para solventar este problema, el Grupo de Trabajo de Seguridad en Logística de la Asociación de Transporte de Mercancías (FTA) del Reino Unido ha establecido un nuevo sistema de referencia.

La FTA es una asociación cuyos miembros son operadores de vehículos de mercancías y consignatarios de transporte por carretera. Su Grupo de Trabajo de Seguridad en Logística se estableció en 2010 con el objetivo de reducir los niveles de muertes relacionadas con el trabajo, lesiones, y enfermedades profesionales en el sector logístico.

Las 36 organizaciones miembros de la FTA aportan un amplia variedad de conocimiento y experiencia, y representan no sólo a las tradicionales compañías de transporte independientes, sino también a las agencias de transporte de paquetería, a las de transporte urgente y a otras como las que dan servicio a los minoristas de alimentación y bebidas, de servicios y de residuos. Y lo que es importante, une a los especialistas en transporte con los especialistas en seguridad, cuyos esfuerzos combinados son vitales si pretendemos avanzar.

A largo plazo, el grupo identificará los asuntos clave y ayudará a mejorar la seguridad determinando, compartiendo y promoviendo las buenas prácticas en la industria. Pero antes de que pueda hacer esto de manera efectiva, necesita cifras, como nos explica Sally Thornley, directora de Cumplimiento de la FTA:

“Nuestro primer paso ha sido identificar y medir los problemas. No podemos esperar mejorar una situación hasta que la entendemos. Las estadísticas en el sector de la seguridad en

logística son muy difíciles de extraer de las cifras RIDDOR*. De hecho, los incidentes en carretera ni siquiera están incluidos en estos datos. El único modo de avanzar es recogiendo nuestros propios datos”.

“El grupo decidió centrarse en un número pequeño y cuantificable de KPI. Necesitábamos obtener información que los miembros de la FTA encontrasen útil, pero sin que les llevase mucho tiempo reunir. También nos dimos cuenta de que los procedimientos y sistemas de recolección de incidentes en las compañías varían, así que nos limitamos a parámetros que pudiesen compararse fácilmente”.

“Nuestro primer paso ha sido identificar y medir los problemas. No podemos esperar mejorar una situación hasta que la entendemos. Las estadísticas en el sector de la seguridad en logística son muy difíciles de extraer de las cifras RIDDOR*.”
Sally Thornley, directora de Cumplimiento de la FTA

“Lo que los colaboradores obtendrían es un “espejo” de su propia actuación en seguridad así como una “ventana” a cómo la industria en su totalidad está actuando”.

Inicialmente, un pequeño número de empresas han completado el sencillo formulario de solicitud de datos que la FTA envió a principios de 2013. Las cifras de cada empresa se reflejan de manera anónima. Conforme el número de formularios crezca, el grupo espera tener suficiente información para ofrecer referencias de sectores específicos dentro de la industria logística.

Indicadores clave de desempeño (KPI)

El grado de seriedad de un incidente fuera de la carretera se clasifica de modo diferente al de un incidente en carretera, al menos en el Reino Unido. En cualquier caso, los fallecimientos y las lesiones se cuentan tanto si las sufren los empleados, los visitantes o un tercero.

1. Datos solicitados a los miembros del estudio de referencia de la FTA.
2. En el Reino Unido, las muertes y las lesiones se cuentan tanto si las víctimas son empleados como visitantes o particulares.



Para ampliar información, visite www.fta.co.uk.

2



Para accidentes fuera de la carretera, las categorías que utilizaría el sistema de referencia serían:

1. Mortal
2. RIDDOR* (suficientemente serio como para informar de lesión)
3. Tiempo perdido (no hay lesión, pero causa retraso en el trabajo)

Para los incidentes en carretera, las categorías serían:

1. Mortal
2. Lesión (no mortal)
3. Sólo daño (no lesión)

En las comparativas, los incidentes fuera de la carretera se expresarían por cada 1.000 empleados.

Para los siniestros en carretera, el factor que multiplica el riesgo no es el número de empleados sino la distancia recorrida por el vehículo o, si las distancias son pequeñas, el número de vehículos. Los datos, por lo tanto, serán expresados en términos de incidentes por millón de millas (una milla equivale a 1,6km) y por millar de vehículos.

¿Y ahora qué?

Sally Thornley de la FTA dice: “Al recibir los gráficos y las tablas que muestran sus propios KPI así como aquellos de la industria en su totalidad, las compañías participantes serán capaces de trazar su propio desempeño en seguridad y compararse con los demás. Serán capaces de ver dónde lo están haciendo bien y dónde necesitan mejorar”.

“Para el Grupo de Trabajo de Seguridad en la Logística de FTA las cifras se utilizarán para dirigir nuestras actividades, así que nuestros esfuerzos se centrarán en las áreas de mayor riesgo, y en identificar buenas prácticas que han afectado positivamente al rendimiento. También nos ayudarán en las continuas conversaciones entre el Ejecutivo de Salud y Seguridad y nuestra industria”.

“Al recibir los gráficos y las tablas que muestran sus propios KPI así como aquellos de la industria en su totalidad, las compañías participantes serán capaces de trazar su propio desempeño en seguridad y compararse con los demás.”
Sally Thornley, directora de Cumplimiento de la FTA

“En una era de limitaciones esta industria debería ser aplaudida por afrontar sus propios retos y promover las buenas prácticas. Un paso importante es empezar midiendo su desempeño como industria en su totalidad. Como todos los buenos gerentes saben, no puedes gestionar aquello que no puedes medir”. ■

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

“En el Reino Unido, los incidentes deben registrarse bajo la norma de 1995 sobre información de daños, enfermedades y situaciones peligrosas: Reglamento de notificación de traumatismos, enfermedades y situaciones peligrosas (RIDDOR, en inglés).

Estadísticas existentes

Uno de los principales problemas con las estadísticas y los informes disponibles para el público del Ejecutivo de Salud y Seguridad (HSE) del Reino Unido, o de cualquier otro país, es que las categorías de la industria son muy amplias. En las estadísticas de más abajo, la logística se incluye en “transporte y almacenaje”. Esta categoría cubre actividades tan diversas como el transporte de pasajeros, la manipulación de mercancías o la gestión de almacenes. Si aparece, por ejemplo, que las caídas desde altura son frecuentes, nos gustaría saber cuántas de esas caídas son desde la cabina de un camión, y cuántas son desde otros vehículos o desde una estantería.



Es posible que muchos de los incidentes en el sector de la logística de mercancías por carretera se asignen a otras categorías industriales. Por ejemplo, si un empleado de la construcción se lesiona porque le cae un ladrillo de un camión de entrega en una obra, ¿cuenta eso como un incidente en la construcción o como un incidente del sector logístico (o de transporte o almacenaje)?

Sin embargo, las últimas estadísticas que se mencionan en la web de HSE nos dan algunos datos interesantes de cómo nuestra industria se compara con otras y de cuáles son las mayores fuentes de riesgo.

Nos muestra que alrededor de dos tercios de las víctimas mortales, en todas las industrias, son causadas por una de las siguientes razones: caída desde altura, ser golpeado por un objeto en movimiento o cayendo, ser atrapado por una estructura que se derrumba, ser golpeado por un vehículo. De estas razones, los objetos que caen, los golpes de vehículos y las caídas parecen relevantes en el sector logístico.

Si echamos un vistazo a las causas de las lesiones no-fatales, la categoría más común de todas es “daños al manipular”. De nuevo, es algo que concierne particularmente a la logística.

Las estadísticas del HSE muestran que el transporte en el lugar de trabajo estuvo involucrado en el 26% de las lesiones fatales de los trabajadores. Esta es otra categoría muy amplia, pues incluye carretillas elevadoras, coches y otros medios de transporte así como grandes vehículos de mercancías.

Con respecto a esta categoría de incidentes, el transporte y el almacenaje se muestra como el sector industrial de mayor riesgo. Las cifras anuales ofrecen que por cada 100.000 empleados hay 139,9 lesiones, de las cuales: 2,3 son accidentes fatales y 40,3 son lesiones graves.

La industria del agua y de los residuos es la siguiente en la tabla de riesgo, y junto con la de la logística presentan cifras de lesiones tres veces mayores que las de cualquier otro sector.

Comparando la cifra total anual de lesiones de cada industria, encontramos que el transporte y almacenaje tiene las mayores cifras de resbalones, tropezones y caídas (486 por cada 100.000 empleados), la segunda cifra más elevada por lesiones al manipular (417 por 100.000), y también la segunda cifra más elevada por lesiones relacionadas con vehículos (46,3 por 100.000).

Como indicador muy general de cómo los índices de lesión varían entre países, las últimas cifras publicadas por Eurostat muestran, por ejemplo, 0,59 decesos por cada 100.000 trabajadores en el Reino Unido (en todas las industrias, no sólo la logística), y cifras muy similares en los Países Bajos y Alemania. Mientras que las cifras correspondientes para otros países suponen 1,73 para Italia, 2,04 para España y 2,07 para Francia.



Ver las estadísticas del Reino Unido por sector industrial: www.hse.gov.uk.



SE BUSCA:

Empresa interesada en reducir gastos incrementando la productividad.

Le ofrecemos una empresa donde el cliente es lo principal.

Con un servicio de consulta gratuito para elegir su perfecta combinación de equipos y programa de mantenimiento cuando lo necesite. Incremente su productividad en más de un 20%* con los recogepedidos y reduzca costes de mantenimiento con las nuevas transpaletas eléctricas y apiladores equipados con sistema eléctrico resistente a agua, chasis robusto y fácil acceso a los componentes críticos.

¿Está interesado en una relación a largo plazo?

www.berge-manutencion.es | 902 904 100

Transpaletas Eléctricas:

Rendimiento líder en su categoría. Ideal para desplazamientos horizontales y carga/descarga de vehículos.

Gama Retráctiles:

Capacidad residual líder en su clase, excelente comodidad para el operario y amplios intervalos de mantenimiento.



Su aliado en la manipulación de materiales.

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

*Comparado con modelos anteriores. CEAC1482 ©2013. CAT, CATERPILLAR, 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



BERGÉ
Manutención Ibérica

