

LOGÍSTICA

Reducir los costos operativos con una mayor gestión de flota

La implementación de nuevas tecnologías en sistemas de control en los equipos utilizados en los depósitos permite mejorar los trabajos

Texto **Eduardo Pérez**

Redacción Exprotrade | Ilustración **Alejandro Álvarez**

La reducción de los costos durante la operación, la gestión de los pasos realizados durante su ejecución y el mantenimiento de los equipos utilizados en ella se han ido convirtiendo en necesidades cotidianas de los operadores logísticos, por lo que todos los involucrados en el desarrollo de la actividad buscan nuevos sistemas para lograrlos.

Los desarrollos de tecnología, además de apuntalar los avances en ese sentido, implican un valor agregado en las operaciones de terceros ante desafíos como las exigencias de productividad, los pasillos angostos, los problemas de seguridad, los almacenes más grandes, los costos por daños, la administración de los operadores y su capacitación.

Para mejorar la gestión de su flota de máquinas, dar mejor servicio, cuidar los productos de sus clientes, disminuir los incidentes por el uso indebido del parque de equipos y aumentar el cuidado del medio ambiente, Loginter acordó con Toyota Material Handling Mercosur la primera implementación del sistema I_Site en América latina.

"En nuestra búsqueda de innovación y de tecnología para aplicar a nuestros negocios y lograr un mejor cuidado de las personas y una mejor huella ecológica, surgió la idea de seguir desarrollando nuestro matrimonio con Toyota; ellos presentaron este proyecto y lo asumimos", explicó Pablo Díaz, jefe de Operaciones en una de las unidades de negocios de Loginter en su Centro Logístico de Zona Norte, de la localidad bonaerense de Don Torcuato, una de las tres operaciones en las que la empresa logística aplicó el sistema.

Por su parte, Emiliano Pullone, jefe de Administración de Ventas, Rental & Comex de Toyota MH, explicó que "éste es un desarrollo que se hizo en Suecia, que integra telemetría con las mejoras de los productos para dar un valor agregado a lo que es el servicio del producto y a lo que es el servicio de alquiler o técnico que brinda Toyota. Por eso, se desarrolló este sistema que se sustenta en cuatro pilares básicos: seguridad, medio ambiente, productividad y reducción de costos".

Los complementos

El sistema incorporó desarrollos tecnológicos como el Blue Led, la proyección de una luz azul sobre el pavimento frente al equipo para alertar de su llegada; una cámara de video en las uñas que evita los golpes con las estanterías en altura; sensores de impactos que disminuyen las prestaciones del equipo tras algún incidente; el chequeo preoperacional electrónico, o un sistema de arranque mediante la tarjeta de fichada del operador. Los datos emitidos por ese conjunto se

transmiten en tiempo real al I_Site.

Díaz detalló que "si el chequeo previo se respondiera demasiado rápido significaría que no se prestó atención y no se leyó, automáticamente, el sistema envía un aviso de *check list* fallido. La idea es que la gente se involucre y tome una cultura de la seguridad. Además, genera cultura de cuidado hacia su máquina y sentido de pertenencia con una cultura de cuidar su herramienta de trabajo, porque es la persona que día a día la va a utilizar".

Pullone aclaró que "esto es porque cada máquina puede tener una configuración distinta. Tiene que ver con el desarrollo de carrera de cada persona en la empresa. Un operador que está en etapa inicial tiene una máquina más lenta".

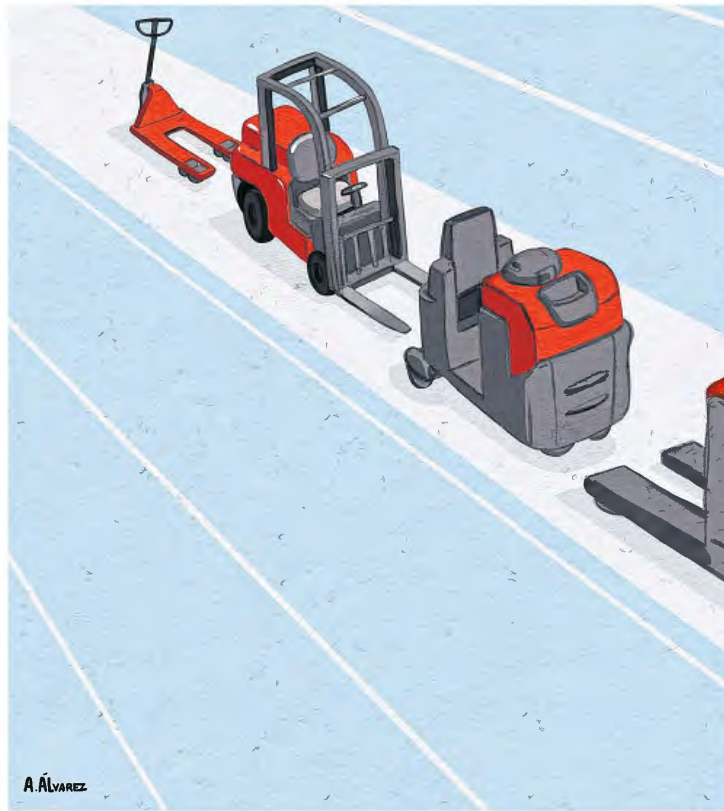
El directivo de Loginter aseguró que tenían pocos incidentes, "pero la idea era reducir al máximo la cantidad y habíamos visto la existencia de ese tipo de sensores, además de que cada persona pueda utilizar su propia máquina y nadie se la pueda cambiar es muy positivo. Antes si otra persona sabía la contraseña podía operar una máquina con mayor capacidad y complejidad. Hoy sólo puede hacerse con la misma tarjeta que se usa para ingresar al predio".

El sistema implicó la puesta en funciones de cuatro modelos de equipos eléctricos, porque se trabaja con alimentos, son siete reach, un autoelevador, 11 traspaletas y 26 pickadoras con dos baterías por cada uno, a partir de la incorporación de cargadores inteligentes que permiten lograr mayor eficiencia en la carga que se realiza en una sala especial dentro del depósito de Loginter, operada por especialistas de Toyota.

Según Pullone, "el ciclado se hace más eficientemente y permite reducirlo a dos, con lo que se disminuye la necesidad de espacio físico en la sala de baterías, reduce el impacto medioambiental por tener una batería menos que luego, al acabar su ciclo de vida, tendrá necesidad de deposición final y tiene un menor consumo energético, lo que permite bajar el consumo eléctrico. Todo fue parte de un proyecto que se trabajó en conjunto y se implementó a partir de julio".

Precisó que "el sistema de la batería es el mismo, pero para dimensionar la operación y evitar pérdida de productividad fue aumentada la capacidad. Estos equipos son más eficientes y productivos que la versión anterior se amplió el tamaño de la batería. Tienen más autonomía y se está haciendo un cambio cada 12 horas cuando antes se hacía cada 8 (cada turno tenía que hacer un cambio y hoy estamos en un esquema de dos cambios por día). Eso da mayor autonomía y reduce los tiempos muertos".

Díaz acotó que "la máquina tiene un display donde muestra el estado de la batería y por regla se cambia cuando



El sistema en números

Evolución y otros datos del I_Site de Toyota MH

2008

Año de lanzamiento en Europa.

2014

Premio IFOY (International Forklift Truck of the Year) de la CEMAT Hannover, en la categoría "Soluciones Intralogísticas".

49.000

Equipos involucrados a nivel global.

57%

Reducción del costo total de los equipos en Europa.

10%

Incremento en la productividad en dos años.

está en el 20%. Con lo que se cuida el ciclo de la batería y aumenta la conservación del equipo, porque una descarga más profunda compromete la vida útil de la batería y la electrónica del equipo. Con el servicio de Toyota para el manejo de la sala de baterías, también ahí hay una reducción de costos".

Además, "la aplicación dice cuándo se hizo la carga de la batería, quién era el usuario, cuál fue el método de apagado del equipo, si fue normal o si

fue por inactividad, ya que a los diez minutos sin uso se apaga solo", agregó el directivo de Toyota MH.

Reducción de costos

"Más que reducción de costos es una reducción de impactos -dijo el jefe operativo de Loginter-. Con esta implementación vamos a bajar los costos de mantenimiento de los equipos, porque no va a haber mantenimientos correctivos sino preventivos. Además, no habiendo choques, impactos o incidentes va a generar un aumento en la seguridad. Tenemos que brindar un servicio competitivo al mercado, pero si somos costosos no podemos competir", completó.

Pullone reconoció que "para calcular la reducción de costos se necesitan meses de implementación, de uso, de métrica como para que sea significativo. Hace un mes que estamos" y Díaz acotó que "se va viendo que no están paradas las máquinas, no hay incidentes, la gente está cuidando. Pero todavía no se puede transformar en dinero. En la primera semana el sistema detectaba fallas en la operación que se fueron advirtiendo y ahora no existen".

El jefe de Toyota sostuvo que "la primera etapa de implementación y lanzamiento del sistema está concluida, ahora estamos en la etapa de monitoreo y análisis de la información. Pero, en las curvas de las cuatro primeras semanas, se ve que las horas de funcionamiento subieron y los incidentes disminuyeron. Esto se tiene que ver durante un tiempo y comparar contra el año anterior".

"Se puede ver la totalidad de la flota y, por cómo está diseñado el sistema, se puede ver por tipo de modelo de equipo, para ver cuáles son los de mayor reducción y ver las posibilidades de mejoras para las distintas áreas de la operación", añadió.

El proceso

La implementación del I_Site en Loginter comenzó a fines de 2016 ante la necesidad de renovar la flota de alquiler que tenía la planta y luego de

que Toyota MH presentara el sistema en la última Expo Logisti-k.

Desde entonces se dio "el aprendizaje lógico de la implementación y del sistema en el depósito", dijo Pullone y agregó: "Lo estamos implementando en otras operaciones que tiene Loginter y la idea es trasladar esta sinergia al resto de nuestros clientes para dar un valor agregado al servicio, aumentar el cuidado de la gente, apuntar a la productividad y lanzarlo a través de nuestra red de concesionarios para implementarlo en clientes muy importantes del interior".

Al respecto, agregó que se inició el proceso de implantación en una empresa de Córdoba y en países de la región, dado que desde la central de Buenos Aires se manejan operaciones en Uruguay, Bolivia y Paraguay. "Ya tenemos cerrado un acuerdo en Uruguay, que va a ser un desafío en ese país. Para el resto de América latina se está empezando la búsqueda para implementarlo. Lo bueno es que está experiencia con todas las opciones en Loginter puede dar información más cercana y tangible que la que viene de casa matriz en Suecia", acotó. Y agregó que "hay una etapa de desarrollo más global desde la casa matriz, donde se está trabajando en la futura incorporación de seguimiento satelital".

Respecto del tamaño de la operación, el directivo de Toyota MH explicó que "la necesidad surge del cliente y la propuesta se va a amoldar a esa necesidad: quien tenga sólo una máquina no recabará mucha información, pero se puede implementar para un mayor control de uso, a mayor escala de flota es mayor el aprovechamiento, por una cuestión de dinámica de información que se va obteniendo".

Agregó Pullone que "se puede medir productividad y se puede dimensionar eficientemente el tamaño y uso de la flota. La mejora puede ser muy diversa, sea detectar necesidad de capacitación, como intercambio de flota, de operadores según su habilidad".



DESARROLLO

EL PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN

El sistema aplicado en el depósito de Don Torcuato implicó definir qué máquina iba a operar cada usuario, lo cual, según Pablo Díaz, "generó una cultura de cuidado hacia su máquina e identidad, el sentido de pertenencia y la decisión de cuidar su herramienta de trabajo, porque es la persona que día a día la va a utilizar". El directivo de Loginter consignó que "se hizo un trabajo muy serio. Se habló con los delegados sindicales y con la gente, para que se hicieran partícipes del proyecto. Así, el primer día que se inició la implantación, la gente pedía para ir a probar su máquina. Entonces, fue muy sencillo: de un día para el otro, se levantó la llave y funcionó. Obviamente, hubo mucho trabajo intenso". Díaz agregó: "Planteamos la inquietud a la gente y se creó en ellos la necesidad del producto y el resultado fue muy positivo. Lo estamos viendo en los resultados, cómo fue mejorando la curva de aprendizaje. Para los supervisores ver la aplicación en el celular, que le dice qué es lo que está pasando, hace que tenga un trato más directo con el colaborador acerca de estas cuestiones y los problemas no se repiten". Emiliano Fullone relató que "durante la implementación notamos esa recepción por parte de los colaboradores. En los primeros días de septiembre estuvieron en Buenos Aires directivos de Toyota de Suecia y del área Latinoamérica para ver cómo había sido la implementación y quedaron muy conformes". Acotó Fullone que el proceso "ha-

bía arrancado en octubre del año pasado, cuando Loginter definió las necesidades operativas para renovar la flota y se vieron las necesidades y ventajas del I. Site. Se trabajó en integrar la totalidad del sistema" tras lo que "hubo una etapa de definición del proyecto hasta diciembre, que fue cuando se cerró y se confirmaron los equipos a fábrica, con la configuración que Loginter requirió". Relató el directivo de Toyota MH que "después, estuvo el proceso de implementación, donde se fue recabando información y, durante julio, fue la parametrización del sistema, donde se recabó la información sobre quiénes iban a ser los operadores, en qué turno, cuántos días de trabajo por semana, cuántas horas por día, para que después la gráfica de utilización sea acorde con la operación. Fue el trabajo arduo previo, hubo que leer cada una de las tarjetas de los operadores y configurarlo para matchear el sistema, la tarjeta y el equipo". Por su parte, Díaz indicó que "cada equipo es utilizado por tres operadores, uno por turno. Cada vez que se cambia de turno, se hace un chequeo del estado total de la máquina. Eso hace que se tenga un cuidado, ya que sistemáticamente se está viendo quién y cuándo hizo cada cosa". "Eso se tuvo que acordar con Operación y con Seguridad e Higiene" continuó Fullone y agregó que "es un sistema que abarca varias áreas de la empresa", mientras que Díaz aclaró "en Recursos Humanos pueden saber hasta a qué hora se subieron a cada máquina".



Protegemos el valor de tu camión Volvo en cada detalle, en todo el país. Contamos con la más amplia oferta de repuestos originales en stock y de servicios de mantenimiento, capacitación, gestión de flotas y asistencia, para asegurarte el máximo rendimiento de tu camión, siempre, estés donde estés.

volvotrucks.com.ar
[/VolvoTrucksBusesArg](https://www.facebook.com/VolvoTrucksBusesArg)
[/volvotrucksargentina](https://www.instagram.com/volvotrucksargentina)
[@volvotrucksAR](https://twitter.com/volvotrucksAR)

Volvo Trucks. Acelerando el futuro.



Aviso legal: Fotos no contractuales. Las especificaciones técnicas aquí contenidas pueden ser modificadas sin previo aviso por Volvo Trucks y Buses Argentina S.A.