



“Nuestra estrategia digital se denomina ‘Cero Excel’ porque esa herramienta se utiliza a menudo de forma incorrecta”

El operador logístico ferroviario Transfesa Logistics (Deutsche Bahn) se encuentra a la vanguardia de las soluciones digitales. Muchos de sus proyectos en este ámbito se desarrollan en el Centro de Competencia Logística ubicado en Madrid. Esta iniciativa de la compañía nació con el objetivo de desarrollar proyectos a través de tecnologías como el Internet de las Cosas (IoT), el blockchain, el big data o incluso la inteligencia artificial para la integración de los procesos logísticos de sus clientes. Jorge González se encuentra al frente de la dirección corporativa de Sistemas y Procesos de la compañía y, por tanto, gestiona muchas de las iniciativas que se llevan a cabo actualmente en este centro de desarrollo.

¿En qué consiste concretamente el Centro de Competencia Logística de Transfesa Logistics?

Es una unidad organizativa que hemos creado en el grupo Transfesa Logistics y en el marco más amplio de Deutsche Bahn, como un centro de desarrollo especializado en aplicar las nuevas tecnologías al mundo de la logística. Principalmente, se basa en cuatro productos software muy robustos y aplicables a nuevas tecnologías como el Internet de las Cosas, basado en tags pasivos, semiactivos y activos para distintas funcionalidades que integran toda la información que se produce. Las plataformas son de 'Order-to-Cash Logistics', que permiten el seguimiento de todas las operaciones logísticas desde que se recibe la orden de transporte de un cliente, hasta que la mercancía se entrega en el lugar de destino.

¿Qué servicios incluyen estas plataformas?

Entre otros, incluyen servicios móviles, posicionamiento para la mejora de la eficiencia de la entrega de mercancías, generación de documentación de transporte, daños de mercancías si las hubiera, o proof-of-delivery digitales a través de apps que se pueden obtener online. En este sentido, tenemos cinco apps en las tiendas digitales de Apple y Google para facilitar a los clientes de nuestros productos las operaciones logísticas integradas a lo largo de la cadena de suministro. Además, ofrecemos un portal de clientes muy avanzado, con personalización de todas las operaciones, capacidad de interactuar con registros de órdenes y prefacturas electrónicas.

¿Cómo se aplica el blockchain en ellas?

Somos firmes creyentes de la aplicación de la tecnología blockchain en el mundo de la logística. Por ello, hemos empezado a desarrollar hace ya dos años un módulo con tecnología de registro distribuido con cadena de bloques, para digitalizar los eventos de la cadena logística que ofrecemos. Todos estos

productos forman la solución completa que mantenemos y ofrecemos desde Madrid, con un equipo de más de 100 profesionales de tecnologías de la información

¿Puede la innovación en el sector ferroviario corregir algunas de las desventajas respecto a la carretera?

La innovación es percibida, por parte de los cargadores, como poco flexible y con poca transparencia. Desde mi punto de vista, creo que las herramientas con las que contamos actualmente pueden acabar con esa visión de las diferencias entre el transporte ferroviario y el de carretera. En un proceso unido a mejoras en la planificación, se pueden obtener cadenas de suministro que sean fiables, flexibles en capacidad y con información de calidad de trazabilidad, como cualquier otro modo de transporte.

¿Estas soluciones tecnológicas las pueden utilizar terceros?

Estos productos se crearon en 2012, en un principio tan solo dirigidos a los clientes de las empresas del grupo Deutsche Bahn. No obstante, ya se han empezado a ofrecer al mercado logístico a principios desde principios de 2019. Hemos acumulado varios años de experiencia con este modelo y creemos que es una herramienta muy eficiente. Además, el hecho de que en el mercado cada vez proliferen más los datos de calidad es un valor añadido. La primera implantación de solución digital se realizó en 2014 para la red intermodal del grupo basada en Inglaterra. La compañía que realiza el transporte de nuestros trenes desde China hasta Alemania, DB Eurasia, también hace uso de estos productos que desarrollamos en Madrid. Son proyectos internacionales de gran tamaño para los que estas soluciones han sido creadas y mejoradas para cubrir las necesidades de los diferentes clientes.

¿Cuáles son los próximos pasos del centro de competencia de Madrid?

El próximo paso es continuar con el desarrollo de la plataforma para que sea más modular y adaptable a los clientes, puesto que hasta la fecha esta solución ha sido implementada para operadores logísticos medianos. Por ello, nuestro objetivo es trabajar en una plataforma fácil de configurar. En mi experiencia, es esencial desarrollar la trazabilidad a lo largo de la cadena de suministro con datos que sean de calidad, para que luego se registren en un blockchain. En muchas empresas, el principal sistema de almacenamiento de datos son ficheros de Excel. En cambio, nuestra estrategia de digitalización se denomina desde hace tres años 'Cero Excel', porque esa herramienta a menudo se utiliza de forma incorrecta. Se usa para todo, a modo de base de datos, y no como la hoja de cálculo que es.

¿Qué papel juega la calidad del dato en estos sistemas tecnológicos?

La base de nuestra estrategia es ver dónde tenemos que utilizar sistemas de gestión logística que nos garantice la calidad de los datos recopilados. Si los datos son correctos, también lo será por tanto la trazabilidad que ofrezcamos a nuestros clientes. Si la información que se graba en la cadena de bloques es incorrecta o está obtenida con poco criterio, el valor de la tecnología es nulo. Por ello, creo que es una tecnología que se va a quedar en el mundo de la logística, pero hay que utilizarla bien. No vale para todo, tiene su aplicación donde realmente aporta valor si los datos son fiables.

¿Trabajan también en el desarrollo de sistemas para superar el obstáculo de las tensiones de la red ferroviaria o de los anchos de vía?

Transfesa gestiona dos estaciones de cambios de ejes que tienen plena capacidad para dar servicios logísticos. Lo que hemos hecho es implantar una tecnología que permite la trazabilidad sobre qué ejes van en qué vagón en todo momento. A través del sistema Freighture, hemos desarrollado un etiquetado RFID para el mundo ferroviario que permite leer hasta 20 km/hora un convoy cuando pasa por las estaciones. De esta forma, algunos inconvenientes que tenían los ejes intercambiables en las fronteras se ven resueltos con este sistema.

¿Es fácil encontrar personal cualificado para desarrollar este tipo de proyectos de innovación ferroviarios?

No, es precisamente uno de los retos que debemos afrontar. Conlleva mucho tiempo encontrar personal técnico que conozca nuestro sector. En mi opinión, es un sector totalmente atractivo, pero nos falta comunicarlo más a las nuevas generaciones. Hoy día se piensa que la nueva tecnología debe aplicarse exclusivamente en el sector bancario, pero la logística es uno de los ámbitos que más se van a transformar en los próximos años. Los perfiles que buscamos provienen del mundo informático o tecnológico en el 58% de las ocasiones, de disciplinas como ingeniería informática o telecomunicación, pero también matemáticas, física, ingeniería técnica industrial, entre otros. La plantilla restante es personal enfocado a los procesos que tienen que saber manejar muy bien la información y entender las operaciones logísticas, industriales y de transporte. Deberían comunicarse mejor las salidas profesionales que tiene este sector como un ámbito muy puntero con empleos muy válidos para el desarrollo de carreras profesionales.

¿Existe, en términos generales, suficiente inversión en innovación ferroviaria para mercancías o suele priorizarse en pasajeros?

Debido al impacto social, suele invertirse más en el transporte de pasajeros, efectivamente. Puertos del Estado y Adif han lanzado una iniciativa de consulta para saber cómo se puede mejorar la gestión operativa de transporte en los puertos. Cada vez hay más demanda de inversión en este sector. Pero, sobre todo, es el ministerio de Fomento el que tiene la capacidad de dotar de recursos a estas iniciativas. Es importante para la productividad económica del país que haya un apoyo a la inversión en innovación y mejora de procesos en el mercado de mercancías.

¿Resulta sencilla la homologación para su uso en el ámbito ferroviario de las innovaciones de Tranfesa Logistics?

Es un proceso muy lento que conlleva probar, validar, mostrar la información y demás gestiones. Sin embargo, cada vez más, es más evidente que el sector ferroviario quiere aplicar nuevas tecnologías y renovarse. En este sentido, somos más conscientes de que no se puede mantener la forma de actuar tradicional.