



El desafío logístico para crear el sueño del Dakar

La aventura comienza en 1977. Thierry Sabine se pierde con su moto en el desierto de Libia, durante el recorrido del rally Abidján-Niza. Salvado de las arenas in extremis, Sabine vuelve a Francia enamorado de esos paisajes mágicos y se promete compartir dicho descubrimiento con el máximo número posible de personas y un objetivo le guiará: llevar la mayor cantidad de gente a esa inmensidad de arena. De este modo, imagina un extraordinario recorrido que parta de Europa. El trazado llegaría a continuación a Argel y luego atravesaría Agadez para terminar en Dakar. El 26 de diciembre de 1978 se inicia desde la plaza del Trocadero de París el primer París-Dakar. El lema de Thierry Sabine: «un desafío para los que se van. Un sueño para los que se quedan». Un desafío también para la logística, herramienta indispensable para el buen funcionamiento de esta competición.



El español Carlos Sainz se ha impuesto en la categoría de coches en el Dakar 2020 / Rally Dakar

Amaury Sport Organisation es la compañía que organiza el Rally Dakar. Perteneciente al grupo Amaury Group, un grupo relacionado con el deporte y los medios de comunicación dueño del prestigioso diario deportivo francés L'Equipe, esta compañía está acostumbrada a lidiar con la logística de grandes eventos. También es la organizadora de, entre otros, el Tour de Francia. Además de deportes de motor y ciclismo, Amaury Sport Organisation es la responsable de eventos multitudinarios como la maratón de París, el Tour Voile de vela o el Open de Francia de Golf femenino. Todas ellas son competiciones que también requieren de un gran esfuerzo logístico, pero nada comparable al Dakar.

La edición de este 2020 se ha disputado en Arabia Saudí, tras un periplo de varios años en tierras de Sudamérica, lo que ha supuesto un nuevo reto para la logística, ya que en el continente americano la cercanía de ciudades permitía mayores facilidades que el desierto de Arabia. Unas 2.500 personas han conformado el equipo de organización del Dakar, además de 70 profesionales médicos. El equipo

logístico ha contado con 60 vehículos, 10 autobuses, 10 helicópteros, 7 aviones y 50 camiones de carga, que transportan los elementos necesarios para montar los campamentos al final de cada etapa, el combustible para los vehículos de la organización y los participantes y los productos para la alimentación de toda la caravana en su periplo por el desierto. Los participantes en esta edición han sido 543 de 60 nacionalidades distintas, repartidos en 137 motos, 26 quads, 41 camiones y 130 automóviles.



La prueba se ha disputado por primera vez en Arabia Saudí / Rally Dakar

¿Cómo ha llegado toda esta caravana hasta Arabia Saudí? La organización puso a disposición de los participantes un buque de la naviera italiana Ignazio Messina, el 'Jolly Palladio'. El buque ha transportado todos los vehículos de competición desde Marsella (Francia) al puerto de Jeddah (Arabia Saudí). En total, las bodegas del barco han acogido, 700 vehículos, incluyendo los de competición, los camiones de servicio, los de prensa y televisión, campamento y vehículos de asistencia, además de nueve contenedores de materiales.

Llegada del 'Jolly Palladio' al puerto de Jeddah / Ignazio Messina

En total, la carga ocupó más de 5.000 metros lineales de un total de capacidad del barco de 6.350. La estiba de todo el material requirió prácticamente un día completo de trabajos, unas 23 horas, «con miles de maniobras aseguradas por unos 50 estibadores y miembros de los equipos del Dakar», según han explicado los organizadores. El 'Jolly Palladio' también es el responsable del retorno de todo el material, que devolverá desde Jeddah a Marsella en un nuevo periplo de diez días de viaje.

Para aquellos participantes que no desearan o simplemente no pudieran usar la embarcación de Ignazio Messina, la organización ofreció alternativas de transporte marítimo operadas por Axelerom International. Los itinerarios propuestos han unido los puertos de Durban (Sudáfrica), Shanghai (China), Jebel Ali (Emiratos Árabes) y Los Angeles (EEUU) con el de Jeddah. Las tarifas para el transporte desde cada uno de estos destinos son diferentes, así como el tiempo de tránsito de los mismos. Estas tarifas han incluido la acogida en el puerto de salida por un agente de Axelerom, el transporte marítimo, la retirada del contenedor en el puerto de Jeddah y las verificaciones de los documentos y de los certificados de origen de los vehículos, para la importación. Por lo que respecta a la exportación, las tarifas del transporte alternativo incluían la estiba de los contenedores desde Jeddah, el transporte marítimo y el despacho de aduana para la exportación y el cierre del procedimiento de importación temporal con la aduana.

Sin embargo, no se ha incluido la descarga de los contenedores, el alquiler del equipo necesario para descargar y vaciar los contenedores, la carga de los contenedores después de la carrera y el alquiler de la ubicación para el almacenaje del contenedor o los vehículos. El transporte se ha realizado en contenedores estándar y en líneas regulares de contenedores. Las especificaciones de la organización apuntan a que se pueden transportar hasta seis motos o un coche en los contenedores de 20 pies, mientras que los de 40 pies

pueden contener hasta 12 motos o 2 coches. Las motos han debido entregarse obligatoriamente en cajas de transporte proporcionadas por los propios competidores. En cuanto a las especificaciones aduaneras, la organización ha señalado a los participantes que debían contar obligatoriamente con el mismo stock de recambios en la entrada y salida de cada país conforme a la packing list.

PRIMER CAMIÓN HÍBRIDO EN COMPETICIÓN



La edición del Rally Dakar de este año ha contado con una importante novedad: el equipo MKR Technology ha incorporado un cuarto camión: un híbrido MKR en un chasis Renault Trucks C, lo que ha supuesto que por primera vez un camión off-road con motorización híbrida haya sido parte de la competición. Esta tecnología híbrida ha mantenido el peso del vehículo en 8.500 kilogramos, similar a los que llevan motorización convencional, a pesar de sumar el propulsor eléctrico. El sistema de accionamiento híbrido se ha expuesto a condiciones extremas con resultados satisfactorios y el equipo confía en que la tecnología eléctrica de este camión genere una transición, al incluir un vehículo de competición sostenible, innovador y socialmente responsable. Esta es una visión compartida por la organización del Rally Dakar, que compensa financieramente el 100% de sus emisiones directas de carbono,