

Amantes de la naturaleza

Hans-Peter y Daniel Dreier están convencidos de que quien vive en Suiza desarrolla obligatoriamente un estrecho vínculo con la naturaleza.

Estos empresarios del transporte se empeñan en proteger su entorno —también debido a que cada vez más clientes quieren reducir su rastro de CO₂. Los nuevos Actros con Euro VI son su mejor herramienta

SOSTENIBILIDAD__El agua color azul turquesa del lago de Lucerna en Suiza destella a la luz de los rayos de sol que iluminan el valle. En el cielo se recortan las siluetas de los pájaros y en segundo plano un tenue cinturón de nubes envuelve las cimas nevadas de Suiza Central. Más abajo en la pendiente se divisan algunas vacas pastando entre las idílicas aldeas.

“¿No es fantástico? Se lo tengo que contar a mi primo”, dice Daniel Dreier entusiasmado. El copropietario de la empresa suiza de logística que lleva su mismo nombre está conduciendo su nuevo Actros por la autopista 2 en dirección a Lucerna. Acaba de regresar de un viaje de alrededor de 200 kilómetros a través de los caminos sinuosos del Paso de San Gotardo.

Lo que despierta la admiración de Daniel Dreier no es la belleza del paisaje alpino sino el display detrás del volante: “27,4 litros para 100 kilómetros —un valor fantástico”.

En los almacenes de Dreier AG en Härkingen, Hans-Peter Dreier está esperando a su primo y se alegra al enterarse de los valores de consumo —y no solo por la reducción de costes y combustible que eso significa para la empresa. “Intentamos mantener el impacto ambiental lo más bajo posible”, explica el gerente, miembro de la tercera generación a cargo de la empresa. Y para eso no está solo: También el Estado y los clientes de la firma Dreier están interesados en un transporte con bajas emisiones de CO₂.

Hans-Peter Dreier es más pragmático que idealista, y piensa que las discusiones acerca del cambio climático y el deshielo de los glaciares son a menudo demasiado emocionales. Sin embargo afirma: “Nosotros los suizos vivimos en contacto con la naturaleza, y por ello tenemos que hacer todo lo posible por conservarla”.

Para una empresa de transportes suiza, esta actitud es hasta cierto punto esencial para la supervivencia, pues ningún otro país tiene leyes tan estrictas como la república alpina. Entre las 22:00 y las 05:00 horas, por ejemplo, solo se permiten transportes de correo y mercancía fresca; todos los demás transportes por carretera están prohibidos. Los vehículos de más de 3,5 toneladas de MMA tienen que pagar además una tasa sobre el tráfico pesado (LSVA) que se calcula en base al tramo recorrido, la masa máxima autorizada y las emisiones del vehículo. La LSVA se paga por cada kilómetro recorrido y no solo, como en Alemania, en las autopistas. La protección del medio ambiente es asimismo componente de las licitaciones públicas. La adjudicación de los

trabajos de saneamiento del aeropuerto de Zurich, por ejemplo, estuvo ligada al requisito de que solo se utilizaran para las tareas camiones como mínimo con motores de Euro V.

La firma Dreier siente claramente los efectos de estas medidas. Los costes mensuales para la LSVA son de 800.000 a 900.000 francos suizos, alrededor de 650.000 ó 730.000 euros. Sin embargo, Hans-Peter Dreier entiende estas estrictas directivas: “Está bien que Suiza, un país altamente desarrollado, contribuya más que otros al cuidado de la naturaleza”.

Este convencimiento se refleja en casi todas las áreas de Dreier AG —desde el uso consciente del papel hasta la organización de los 200 vehículos de la flota. Esta empresa familiar fue la primera compañía de transportes suiza que se decidió a favor del nuevo Actros con motor Euro VI. La flota de la empresa cuenta con 44 unidades de este vehículo. Según Dreier, la inversión ya produce beneficios, pese a que Euro VI no se impondrá hasta fines de 2014. Los vehículos con Euro VI tienen que pagar mucho menos LSVA: Mientras que un camión Euro V cuesta alrededor de 0,74 euros por kilómetro, un vehículo Euro VI implica un gasto de “solo” 0,66 euros. Si se parte de una cantidad de kilómetros recorridos por mes de 10.000 kilómetros, esto se traduce en una diferencia de aproximadamente 750 euros al mes por vehículo —multiplicado por los 44 nuevos Actros con Euro VI, la firma Dreier ahorra ya 33.000 euros al mes. “A partir de 2016, cuando los camiones Euro V pasen a pertenecer a una categoría mas baja, se verá inmediatamente que la inversión temprana en Euro VI ha sido muy acertada”, afirma Hans-Peter Dreier.

Dreier intenta reducir los costes y las emisiones de CO₂ también observando el consumo de combustible. Desde 2003, la empresa utiliza FleetBoard en sus camiones. Actualmente, el sistema de puntuación de FleetBoard forma parte del catálogo de incentivos para los conductores. Dos instructores internos de la empresa les ayudan a optimizar sus valores. Además, la velocidad máxima de los camiones es de 84 km/h, gracias a lo cual disminuyen tanto el consumo como las emisiones de CO₂. “Al comienzo, algunos de los conductores tenían dificultades con las medidas, pero el escepticismo se ha disipado. El uso de FleetBoard motiva a los conductores a alcanzar los mejores resultados. Y gracias a la velocidad máxima de 84 km/h vuelven más relajados de sus viajes”, dice Dreier. Este empresario va incluso un poco más allá. “El transporte más ecológico es naturalmente el que no tiene lugar”, aclara. Por ello ▶

Bajo consumo y CO₂

Para los transportes que realiza para el Correo Suizo y diversos minoristas, Dreier utiliza tractoras Actros Euro VI con cabinas StreamSpace y remolques de dos plantas —aquí en los caminos sinuosos en dirección a Andermatt en el cantón Uri



Eficiente para el medio ambiente y la rentabilidad

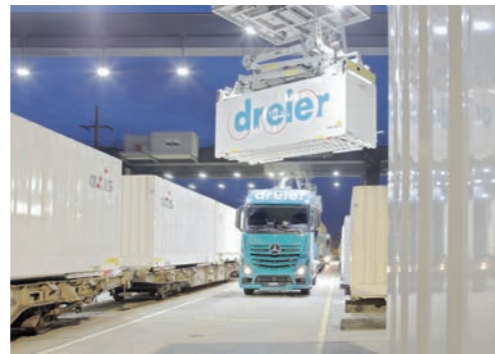
Menos consumo y más carga —es la solución que ofrecen las tractoras Actros Euro VI con remolques de dos plantas de Dreier. Estos pueden transportar tres cuartos más de mercancía que los camiones convencionales. Además, el nuevo Actros de Dreier ahorra hasta un 4 % más de combustible en comparación con el modelo anterior

Cuanto más complejidad, más éxito

Hans-Peter Dreier, director ejecutivo de Dreier, y su equipo apuestan a favor de una logística verde y rentable —moderna tecnología, FleetBoard y otras prestaciones Mercedes-Benz contribuyen a alcanzar el objetivo de la empresa. Gracias a Euro VI, la compañía ha reducido sus gastos de “LSVA”, la tasa suiza sobre tráfico pesado

Especialista en distancias cortas y transporte nocturno

En Suiza está prohibida la circulación de camiones durante la noche. Dreier se ha convertido en especialista en el uso eficiente de unidades de carga intermodales en el transporte combinado —otra aportación de la empresa para proteger el medio ambiente y reducir las emisiones de CO₂. Para transportar la mercancía desde y hasta los trenes, Dreier utiliza los rentables camiones de la estrella



la empresa trata de reducir la cantidad de camiones en ruta. Actualmente utilizan 21 remolques de dos plantas de 1,83 metros de altura interior cada una, en las cuales pueden transportar hasta un 50 % más contenedores RX e incluso hasta un 60 % más europaletas que en un remolque convencional. “Con dos remolques de dos plantas podemos cubrir la capacidad de carga de tres vehículos convencionales”, explica el gerente.

Esta forma de transporte es apta ante todo para los contenedores con ruedas del Correo Suizo, de peso relativamente bajo pero de 1,80 metros de altura. El Correo Suizo es el cliente más importante de Dreier AG. Su centro de distribución de paquetería con terminal de ferrocarril propia se encuentra a pocos metros en línea recta de la delegación de Dreier en Härkingen. Esto no es ninguna casualidad. La empresa de transportes es una de las primeras compañías suizas que decidió apostar a favor del tráfico combinado por carretera y ferrocarril, tanto para los transportes nacionales como internacionales. “Para nosotros tiene la ventaja de poder transportar nuestras mercancías durante toda la jornada, pese a la prohibición de circulación durante la noche”, afirma. En un principio, el transporte combinado se utilizaba solo para transportar paquetería. En la actualidad, también otras firmas aprovechan esta variante de transporte combinado carretera/ferrocarril del Correo Suizo para eludir la prohibición de circulación nocturna, entre otras también C&A y H&M.

Seis veces a la semana se transportan alrededor de 40 unidades de carga móviles con los trenes del Correo a las distintas regiones del país. De esta manera, Dreier pudo disminuir sus emisiones de CO₂ en 960 toneladas. Esto se traduce en beneficios, ya que el Estado concede ayudas para proyectos pensados para reducir las emisiones de CO₂.

“Nosotros hacemos mucho para mantener el impacto ambiental lo más bajo posible”, aclara Hans-Peter Dreier, quien califica a su propia firma como “empresa de transportes ecológica”. Por supuesto que las medidas no fueron introducidas solo por idealismo, sino que también son el resultado de cálculos económicos. Menos emisiones significa menos consumo de combustible y menos costes. El tráfico combinado contribuye además a reducir los tiempos de transporte y los gastos de LSVA. Así, la empresa conserva su propia

competitividad, pues Dreier sabe que : “Al final, lo decisivo para el cliente es el precio”.

La gestión medioambiental está cobrando cada vez más importancia dentro de las empresas. El servicio de correos, por ejemplo, quiere reducir sus emisiones de CO₂ en 15.000 toneladas más hasta fines de 2013. El minorista Coop, otro cliente de Dreier AG, aspira llegar a 2023 siendo neutral en emisiones de CO₂. “Para nosotros, eso significa un compromiso a cumplir”, asevera el gerente.

Según el empresario, el tráfico combinado es requisito indispensable para disminuir la carga ambiental sin perder competitividad. ¿Por qué países como Alemania no siguen el ejemplo? Tras un momento de reflexión, Hans-Peter Dreier argumenta que las características geográficas y la superficie del país podrían ser circunstancias que dificultan la implementación del tráfico combinado. Y, considerando el retroceso de los glaciares en su país, añade: “Pero quizás el motivo sea que Alemania aún no se encuentra en una situación límite”. ■

■ INFORMACIÓN DREIER AG

La empresa de logística Dreier fue fundada en 1905 por Adolf Dreier. En la actualidad, la empresa familiar es dirigida por dos miembros de la tercera generación —Hans-Peter y Daniel Dreier. Mientras que Hans-Peter Dreier se encarga de la gerencia de la compañía, su primo Daniel Dreier es responsable del área Técnica, entre otras. La empresa cuenta con una plantilla de 400 colaboradores, entre ellos 250 conductores. Sus principales clientes son el Correo Suizo y cadenas textiles como C&A, H&M y Zalando, grandes minoristas como Migros, Coop y Lidl así como empresas de materiales para la construcción. La compañía tiene diez delegaciones —entre ellas una en la ciudad de Hürth, próxima a Colonia.

www.dreier.lu

“Entre un 3 y un 5 % menos CO₂”

¿Cómo ayudan el nuevo Actros y sus prestaciones a reducir las emisiones de CO₂?

Respuestas de Daniel Dreier, copropietario de la empresa de transportes Dreier y responsable del área Técnica

Consumo y emisiones de CO₂ van de la mano. ¿En cuánto pudieron disminuir ambos valores con el nuevo Actros?

Si comparamos con el modelo anterior, con nuestros nuevos Actros Euro VI ahorramos entre un 3 y un 5 % de CO₂ y diésel.

Con el nuevo Actros con motor Euro V ya ahorraría combustible y emisiones de CO₂. ¿Por qué apuesta por Euro VI?

El impuesto al transporte pesado (LSVA) que se paga aquí en Suiza por cada kilómetro recorrido es mucho más bajo con Euro VI. Además, Euro VI aumenta el valor de reventa de los camiones. En Suiza está de actualidad el tema del polvo fino, y en ese sentido Euro VI es mejor. También aporta ventajas en el momento de presentarse a licitaciones.

¿Qué opina de los nuevos motores de seis cilindros en línea?

Los conductores están muy satisfechos con el rendimiento de los vehículos. Tenemos la impresión de que con los nuevos componentes es más fácil ahorrar combustible.

¿Qué modelos ofrecen la mejor solución para su empresa en cuanto a eficiencia de combustible y bajas emisiones de CO₂?

Hemos constatado que el Actros 1842 con 310 kW ofrece la mejor combinación de potencia y consumo, incluso en los tramos montañosos. Para determinadas aplicaciones, por ejemplo con los remolques de dos plantas, el 1845 también tiene buenas prestaciones.

¿Qué multiplicación del eje trasero ha elegido?

Los expertos de Mercedes-Benz Suiza nos han recomendado la segunda multiplicación más larga. Hemos decidido no optar por la sobremultiplicación a causa de la topografía de los tramos que recorremos. Una multiplicación incorrecta podría elevar los valores de consumo y emisiones de CO₂.

¿Cómo han sido sus experiencias con FleetBoard?

El sistema contribuye enormemente a la eficiencia que desde un principio queríamos lograr. Todos los vehículos de nuestra flota lo llevan, también aquéllos que no son Mercedes-Benz. Otro aspecto importante: Utilizamos FleetBoard no solo como herramienta de control, sino también como instrumento de trabajo muy útil para nuestro departamento de Tráfico y el área de mantenimiento.

¿Qué importancia tienen las formaciones de conductores dentro de su empresa?

Siempre tenemos a dos instructores encargados de mejorar el rendimiento de nuestros conductores. Ambos fueron capacitados por el instructor profesional de Mercedes-Benz para Suiza, una persona muy capaz.

¿Están equipados sus nuevos Actros con paquetes Economy?

No todos, pero para determinadas aplicaciones son muy buenos —por ejemplo para los transportes que realizamos para el Correo Suizo.

¿Cuál es su valoración acerca de Mercedes PowerShift 3?

Utilizamos para nuestros camiones el cambio automatizado en la variante Fleet. El sistema ayuda a los conductores a reducir el consumo y las emisiones de CO₂. Todos nuestros camiones tienen una velocidad máxima de 84 kilómetros por hora. Así evitamos velocidades altas que cuestan mucho combustible. En cuanto a confort de conducción y seguridad, Mercedes PowerShift es una mejora y ofrece la ventaja de reducir el desgaste de la cadena cinemática.



“Ventajas en las licitaciones”

Daniel Dreier, aquí con el lago de Lucerna a su espalda, apuesta por el Actros con motor Euro VI

El nuevo Actros está equipado de serie con el mecanismo de regulación de la presión del aire y la bomba de la dirección asistida. Otros innovadores componentes secundarios forman parte del equipamiento especial. ¿Ha encargado alguno de ellos?

Generalmente tenemos a bordo la función de aprovechamiento del calor residual, y según la aplicación ordenamos también la calefacción adicional por agua caliente —ambos sistemas contribuyen a aumentar la eficiencia. La empresa Dreier está siempre interesada en los dispositivos técnicos que realizan una aportación al medio ambiente y reducen el consumo de combustible. El control automático de presión en los neumáticos es otro de los sistemas opcionales que casi siempre incorporamos a nuestros camiones.

¿Qué papel desempeña la aerodinámica?

En un aspecto que no se debe descuidar. ¡Un simple parasol ya puede aumentar el consumo de combustible en un 1 ó 2%! La mayoría de nuestros nuevos Actros son con cabina StreamSpace y están equipados con todos los detalles que contribuyen a optimizar la aerodinámica: la persiana del radiador, las prolongaciones de las puertas, los conductos de aire aerodinámicos, los deflectores de las esquinas y los revestimientos laterales. La menor altura del bastidor también es importante, la cual se puede optimizar también con el dispositivo elevador. **Resumiendo: ¿Cuáles son para usted las tres medidas más importantes para ahorrar combustible y reducir la carga de CO₂?**

Primero: una organización eficiente de las rutas —un camión lleno es la mejor garantía para aprovechar a pleno los recursos. Segundo: el aprovechamiento de soluciones de transporte combinado carretera/ferrocarril, especialmente cuando la electricidad para las vías proviene de energías renovables. Tercero: las tecnologías de Mercedes-Benz para reducir el consumo con las correspondientes prestaciones y formación de conductores.

¡Muchas gracias por la entrevista!