

NÚMERO 1/2020

DACHSER

revista

EL MUNDO DE LA LOGÍSTICA INTELIGENTE



NOBLES CALDOS EN BUENAS MANOS

LOGÍSTICA DE VALOR AÑADIDO
PARA VINOS Y BEBIDAS ALCOHÓLICAS

BENELUX

UNA RED
PARA LA RED

LOGÍSTICA EUROPEA

ESFERAS
PARA EL BIG BEN

SOBRE RUEDAS

Para llevar cargas, se requieren vehículos de carga. Es este un axioma cierto desde hace miles de años, al que han acompañado el espíritu innovador y la búsqueda de un transporte superlativo mediante una sucesión de técnicas.



5.200 años tiene la rueda de madera denominada kolo, la rueda sobre eje más antigua del mundo. Este poderoso elemento de un vehículo de carga de la prehistoria se descubrió en 2002 en la capital eslovena de Liubliana.

123 toneladas pesaba el monolito que se transportó en el siglo XVI más de 70 kilómetros hasta el palacio del emperador en Pekín. Como vehículo de carga se utilizó un enorme trineo. Para el transporte desde la cantera al palacio, se fue cubriendo el suelo con una gruesa capa de hielo mientras duraban las temperaturas invernales.



12 era el número de caballos que era necesario uncir hasta el siglo XIX para mover cargas de hasta ocho toneladas. El transporte de carga sin motor era un desafío impresionante, sobre todo para el cochero que no disponía de pescante y tenía que cabalgar a lomos de uno de los doce caballos. Las ruedas de hasta 18 centímetros de ancho impedían que se hundieran en los caminos de carretas de entonces.



13 camiones de cerveza y diez más de carga es el total de vehículos que movió Daimler entre 1896 y 1899, llegando hasta París y Londres. Los primeros camiones a gasolina del mundo contaban con accionamiento trasero en tres variantes de motor y transportaban una carga útil de entre 1,5 y 5 toneladas. Su rendimiento máximo: unos seis caballos de potencia.

65 toneladas de mineral transporta el «eDumper» suizo por viaje en pendiente hasta el valle. El volquete, con sus 45 toneladas de peso, es el vehículo eléctrico más grande del mundo y casi nunca hay que cargarlo por cable. La razón: transporta la mercancía hacia la cantera siempre cuesta abajo y gracias a ello carga sus baterías. Con el volquete vacío, esta energía le alcanza para la subida. En diez años, este vehículo ahorrará aproximadamente 1.300 toneladas de CO₂.



53,50 metros de largo alcanzan los llamados trenes de carretera que se utilizan en el remoto «outback» australiano. En Europa, el transportador más largo, con 31,5 metros, lo encontramos en las carreteras finlandesas.

EN PORTADA

Logística de vinos y bebidas licorosas:

Nobles caldos en buenas manos..... 04

FORO

Personas y mercados:..... 10

Nueva dirección para Dachser DIY-Logistics;
Diésel de grasa de freír y Noticias
del Laboratorio del Futuro de Dachser

Ensayo: Bajo corriente:

La aventura de la electricidad..... 14

COMPETENCIAS

Tráficos directos: Desde Baviera
al Támesis: Esferas para el Big Ben 16

Oficios en el sector logístico:

El coordinador de TI con la técnica en los genes.... 20

SQAS: Ir a lo seguro..... 22

RED

Competencias de red:

Noticias del mundo Dachser..... 26

Semblanza de una plaza:

Benelux: De red en red..... 28

BUSINESS LOUNGE

Responsabilidad Corporativa: Oportunidades
para los valientes: Reflexiones y perspectivas
del CEO de Dachser, Bernhard Simon 32

BUENAS NOTICIAS

Desulfuración:

Reducir las emisiones de los buques 35



04



16



20



32

DACHSER eLetter
(en inglés):
Suscribirse ahora



Historias fascinantes
del mundo de la logística.
Suscríbese fácilmente en:
www.dachser.es/eletter



NOBLES CALDOS EN BUENAS MANOS

El sector del vino y de las bebidas alcohólicas exige soluciones logísticas a medida. Desde Nuremberg y la ciudad austríaca de Hörsching, Dachser suministra los productos premium de Moët Hennessy a minoristas, gastronomía y eventos. A todo ello hay que añadirle servicios de valor añadido alrededor del champán y los licores finos.

El arte y la danza se acogen bajo este mismo techo. El refinado Club P1 de Múnich se ubica en la Haus der Kunst, en la parte trasera del edificio, la que da al Englischer Garten. Una ubicación privilegiada con unas vistas incomparables y con una gran afición por el champán. Cada semana se sirven en este local docenas de botellas. Sin embargo, la entrega de mercancías con camión resulta de todo punto imposible. «No hay rampa. Por ello traemos el champán con automóviles más pequeños», comenta Stefan Käufer, Key Account Manager Dachser Food Logistics.

También en el Hotel Adlon, uno de los referentes de Berlín, la entrega es un desafío. El transportista no puede dejar sin más estas mercancías tan valiosas ante la primera puerta cerrada a nivel de la calle –el punto de entrega habitual para otros pedidos–. «Llevamos las botellas con una carretilla elevadora al parking subterráneo y desde ahí al almacén», informa Stefan Käufer. Es que el champán es algo especial, también en la entrega.

De hecho, solo pueden recibir esta denominación las bebidas que se originen en la región francesa de Champaña, al noroeste de París. El área está comprendida entre Reims al norte y Troyes al sur. El champán se produce en diferentes zonas vitivinícolas en las que maduran las uvas principales para producirlo: Pinot Noir, Meunier y Chardonnay. Ya en época romana se producía en esta región vino blanco. En el siglo XVII, el vino joven no se entregaba solo en barriles, sino también en botellas, con lo cual el vino seguía madurando y fermentando. Si no fuera porque sobre todo a los ingleses les encantaba la burbujeante bebida, →





Logística de vinos y licores
con Moët Hennessy al más alto nivel



Al picking de las botellas individuales ...



... hay que añadir el lavado y ...



... el montaje de los expositores

los viticultores se habrían retirado de la fermentación en botella. Para ellos era un proceso caro y de vez en cuando peligroso: innumerables botellas explotaban por la presión del gas carbónico. Tuvieron que pasar muchos años hasta que se perfeccionó la fermentación en botella controlada.

Soluciones logísticas de una mano

Hoy en día se pueden almacenar y trasladar las botellas sin peligro. Por encargo de Moët Hennessy Alemania, Dachser transporta, entre otras, casi 30.000 palés de Moët & Chandon, Veuve Clicquot y Dom Pérignon cada año, así como coñac de marca Hennessy desde un barrio de Reims hacia Nuremberg. En el almacén central para Alemania se reservan hasta 6.000 espacios de palé para estas bebidas de calidad. A mayores, en la ciudad austríaca de Hörsching, cerca de Linz, Dachser reserva 1.500 espacios de palé para distribución en la república alpina. Desde las plazas de Dachser no solo se distribuye a hoteles y restaurantes, sino también a empresas de catering y navieras, así como al comercio minorista. Las notificaciones de envío y los contratos se realizan a través de la interfaz EPI y el proceso se puede tramitar de forma electrónica hasta la entrega.

«Desde hace unos años ampliamos de forma constante nuestro negocio en el campo de la logística de vinos y bebidas licorosas, hasta el punto de que, en la actualidad, un 10 por ciento de todos nuestros espacios de palés de la red de Dachser se dedican a este ramo», indica Alfred Miller, Managing Director Dachser Food Logistics. «De la vid a la balda: esa es nuestra exigencia. Como ventanilla única le ofrecemos al sector un amplio abanico de servicios. Entre ellos están las soluciones de transporte global mediante nuestra fuerte red de transporte europea, el transporte aéreo y marítimo, soluciones integrales de almacén, sobre todo con almacenes especialmente habilitados para productos alcohólicos en Europa, así como otros servicios logísticos adicionales. Destacan en este caso la construcción

INFO

Comprobación fiscal

A pesar del mercado único, de la unión aduanera y del Excise Movement and Control System (EMCS), dentro de Europa siguen teniendo vigor procesos específicos de cada país que estipulan el impuesto al consumo, tanto en su forma como en su cuantía. «Excisecalculator» (www.excise.dachser.com), la calculadora virtual del impuesto al consumo desarrollada por Dachser, ayuda a hacerse una idea general fácil y rápida de estos costes. Tras introducir los datos relevantes, como tipo de producto alcohólico, graduación, cantidad y país de destino, la herramienta calcula de inmediato el importe del impuesto al consumo correspondiente.

Alfred Miller,
Managing Director
Dachser Food
Logistics



De la vid a la balda: esa es nuestra exigencia. Como ventanilla única le ofrecemos al sector un amplio abanico de servicios

de expositores, los servicios extensos de embalaje y punto de venta, así como la tramitación completa del impuesto al consumo».

El champán es la bebida perfecta para ocasiones especiales. Por ello, además de la preparación de envíos para los minoristas, en Nuremberg se le dedica mucho espacio a la preparación de envíos de regalo especiales. En el caso de productos valiosos como las botellas con precio de hasta cuatro dígitos, lo fundamental es tener la vista atenta, las manos tranquilas y tomar todas las precauciones de seguridad. «El cuidado al manejar nuestros productos, así como la flexibilidad ante nuestras diferentes promociones especiales son condiciones imprescindibles para nuestro socio logístico. Con Dachser sentimos que estamos en buenas manos», comenta Piotr Majchrzak, CFO de Moët Hennessy Alemania. El personal envuelve regalos para ocasiones especiales con guantes de tela. «Durante el proceso, el personal del almacén comprueba si la etiqueta está bien colocada en la botella y que el embalaje no presente ninguna tara», explica Michael Scheid, General Manager Dachser Food Logistics de Nuremberg. Si el examen es positivo, se dota a los sets de regalo de mensajes o felicitaciones individuales y se envían por servicio de paquetería.

Del Baile de la Ópera a la Oktoberfest

Además de los embalajes de regalo individuales, Dachser ofrece como servicio de valor añadido la construcción de expositores a gran escala. En el año 2019 se enviaron unos 5.800 dispositivos junto con material publicitario complementario a los puntos de venta como, por mencionar algunos pedidos actuales, una Vespa o un tuc-tuc que se usan en promociones en los supermercados Metro o Edeka. Moët Hennessy Alemania está presente con sus productos en muchos grandes eventos, desde el Baile de la Ópera de Dresde hasta la Gallery Weekend de Berlín o la Oktoberfest de Múnich.

Para tales ocasiones, del almacén de Dachser en Nuremberg también parten vasos, enfriaderas, banderas y expositores, además de las botellas. «Para los vasos hemos adquirido lavavajillas industriales», comenta Michael Scheid. Porque tras los eventos, las bandejas repletas de vasos usados regresan a Nuremberg. Aquí se lavan, se determinan los daños y se vuelven a almacenar: listos para la siguiente fiesta.

Para celebraciones, Dachser ofrece un servicio a medida adicional: en la plaza de Hörsching, en Austria, se graban

las botellas de forma individual al gusto del cliente directamente en el almacén. Para ello se utiliza una máquina de grabado láser que en minutos inmortaliza nombres o felicitaciones en las botellas de estas nobles bebidas. Estas soluciones a medida se destinan, por ejemplo, a invitados de grandes eventos deportivos como el trofeo Hahnenkamm, en Kitzbühel, una celebración de esquí tradicional de los Alpes.

Si en uno de estos servicios individuales alrededor del champán y los licores se rompe una botella, el cuello, con corcho y alambre se coloca en un contenedor sellado →



Servicio para
promociones comerciales



El almacén
en Nuremberg

y se documenta. La razón tiene que ver con la fiscalidad del vino espumoso. Moët Hennessy ha delegado en Dachser la tramitación fiscal relativa a los vinos espumosos y aguardientes. En Nuremberg, Dachser gestiona para sus clientes un almacén denominado de impuesto al consumo. Las botellas vienen exentas de impuesto al consumo desde Francia a Alemania y se almacenan allí: solo cuando se envían al comprador se hace efectivo el impuesto. «Periódicamente, las autoridades aduaneras vienen a controlar los cuellos de botella recogidos», indica Stefan Käufer, Key

Account Manager de Dachser. Cuando los funcionarios terminan su verificación, Moët Hennessy queda libre del impuesto al consumo de las botellas rotas.

Que el champán es un producto muy especial lo certifican incluso los agradecimientos escritos a mano que se reciben en Dachser Nuremberg. Entre ellos encontramos algunos de remitentes famosos para agradecer la tramitación impecable de un envío. Porque los regalos para ocasiones especiales no solo requieren las nobles bebidas, sino también una logística de primer nivel. **D. Kunde**



Los vinos espumosos responden perfectamente a su nombre. En los aproximadamente 25 milímetros de espacio libre que se encuentra en el cuello de la botella, entre el champán y el corcho, el dióxido de carbono produce una enorme presión dentro de la botella. Con una buena refrigeración, se mantiene por encima de los cuatro bares: más que un neumático bien inflado. A temperatura ambiente, alcanza hasta los siete bares.

EN DIÁLOGO



Colaboración logística y crecimiento conjunto en la logística de contratos

No solo en la división de vinos y bebidas alcohólicas se exigen almacenamiento y servicios de valor añadido individualizados. Dachser cumple las variadas exigencias de sus clientes con sus soluciones de logística de contratos. Nos lo aclara Alexander Tonn, Corporate Director Contract Logistics de Dachser

Señor Tonn, ¿cuál es el valor añadido de la logística de contratos?

Alexander Tonn: En la logística de contratos el objetivo es ofrecer soluciones integrales. Para ello, combinamos el transporte entrante y saliente con ofertas de almacén especiales y servicios de valor añadido individualizados. Nuestro objetivo es optimizar el balance logístico de nuestros clientes mediante una combinación inteligente de estos servicios. Dachser ha invertido mucho en este sentido: en los últimos cinco años, la cifra de espacios de palés aumentó un 22 por ciento hasta los 2,4 millones. Determinar si las empresas minoristas e industriales externalizan sus servicios de almacén y en qué grado depende del sector y también en cierta medida de las evoluciones de los mercados.

¿Cómo se conjugan las soluciones individuales con los estándares que son esenciales para el funcionamiento de una gran red de grupaje?

No existe ninguna contradicción entre estos dos aspectos. Los estándares son nuestro punto fuerte: gracias a las soluciones existentes de almacén para más de 1.430 clientes en todo el

mundo en 177 plazas en la red de Dachser nos podemos apoyar en una cantidad enorme de procesos ya existentes y acreditados, que son similares en un 60 a 80 por ciento. El resto proporcionan los servicios de valor añadido individualizados ya mencionados o procesos especiales de entrada y salida de mercancías. En estas situaciones nos ayudan nuestros expertos en planificación y operaciones con su saber hacer para desarrollar nuevos procesos en el interés del cliente, integrarlos en nuestro sistema de gestión de almacén Mikado y optimizarlos.

¿Qué sector tiene Dachser en su punto de mira para la logística de contratos?

Nos centramos tanto en ramos y productos con los que ya hayamos aglutinado amplia experiencia en nuestra red de transporte terrestre europea como en la logística de transporte aéreo y marítimo. Entre ellos destacan en la Business Line Food Logistics empresas de renombre en la industria y comercio de alimentos –con o sin refrigeración–, así como en la Business Line European Logistics clientes de otros sectores como bienes de consumo de alta rotación y durables o también DIY-Logistics, Chem-Logistics y Electronics.

DEL LABORATORIO DEL FUTURO

Automatización de procesos

COMO POR ARTE DE MAGIA

La Automatización Robótica de Procesos (RPA) es una emocionante nueva tecnología TI que ha empezado a utilizarse en muchas empresas. Los robots de software pueden asumir de forma rápida y sencilla diferentes tareas informáticas rutinarias.



Los robots de software ayudan a las personas

En el marco de la serie «Del laboratorio del futuro», se presentan resultados del área de Research & Development que provienen de la estrecha colaboración entre diferentes departamentos y delegaciones y el Dachser Enterprise Lab en el Fraunhofer IML, así como otros socios de investigación y tecnología.

Mientras que se escribe y se debate mucho sobre diferentes tecnologías del futuro sin que llegue nada de ellas de forma real a la práctica laboral y logística, otras tecnologías se van adentrando en muchas empresas sin que nos demos cuenta. La Automatización Robótica de Procesos (abreviada como RPA) es una de estas «tecnologías ganadoras ocultas».

Con la RPA, la Automatización Robótica de Procesos, se automatizan actividades informáticas manuales mediante los llamados robots de software (bots). Los bots utilizan sistemas TI igual que las personas, es decir, trabajan en la superficie de los programas en cuestiones que suelen hacerse mediante el teclado y el ratón. Por ejemplo, el bot puede encargarse de introducir datos en un campo determinado en las superficies de usuario o de web y cubrir los datos correspondientes que adquiere de igual manera de otra fuente de datos predeterminada.

El trabajo en diferentes superficies

El bot RPA normal no actúa ni de forma flexible ni inteligente. Sigue a pies juntillas un proceso establecido anteriormente. Por ejemplo, «abrir archivo de Excel A en el directorio X. Marcar la celda B10 y copiar los datos. Abrir en el explorador de internet la página www.xyz.com, introducir en el primer campo de entrada los datos copiados de la tabla Excel», etc. Ese proceso se puede enseñar muy rápidamente al bot usando las herramientas RPA disponibles en el mercado, simplemente mostrando el proceso y estableciendo un par de interconexiones lógicas: casi no se necesitan conocimientos de programación. Los antecesores de los bots RPA son los scripts y macros, que tam-

bién permiten fijar procesos de este tipo. Mientras que los macros y scripts, por lo general, se limitan a una aplicación o web concreta, los bots RPA pueden operar en diferentes superficies según sea necesario.

Entre las tareas típicas que asumen los bots RPA se encuentran rellenar máscaras de entrada y formularios, abrir y procesar correos electrónicos a un nivel sencillo, subir y bajar archivos, agrupar datos o realizar cálculos.

Perfectos para el trabajo rutinario

Los bots pueden utilizarse para asumir cualquier tarea rutinaria con poca variación para liberar a las personas, que suelen percibir estas actividades como monótonas y pesadas. El bot trabaja 365 días al año las 24 horas al día con la misma calidad y rendimiento, pero no les gustan los cambios inesperados en los procesos: ahí cometen fallos y tienen que intervenir los humanos.

En el futuro, los bots deberían aprender de los errores y ser más flexibles gracias a los algoritmos de aprendizaje automático. Pero estos «bots súper inteligentes» por ahora siguen siendo cantos de sirena. Por el momento y en un tiempo razonable, la inteligencia artificial no estará en situación de reaccionar ante acontecimientos desconocidos de forma rápida, razonable y fiable igual que las personas. Lo realista en este caso son los pequeños pasos hacia la inteligencia para que, por ejemplo, gracias al aprendizaje automático, los bots puedan procesar también datos de entrada desestructurados como texto, voz o imagen.

Andre Kranke,
Department Head R&D Research & Innovation Management



La diversidad otorga el triunfo en el mercado del bricolaje

NUEVA DIRECCIÓN PARA DACHSER DIY-LOGISTICS

A principios de año, Jens Wollmann asumió el cargo de Department Head Dachser DIY-Logistics.

Este técnico en transporte de 43 años sucede a Ralf Meistes, que fundó, amplió y lideró durante más de 20 años Dachser DIY-Logistics. A final de 2019, Ralf Meistes se jubiló, no sin que antes se le concediera el premio DIY Lifetime Award 2019 por parte de la Federación del Bricolaje, Construcción y Jardín y la Dähne Verlag para reconocer su implicación y trabajo pionero en el sector.

Dachser DIY-Logistics ya existe desde 1998. «En los últimos 20 años esta solución sectorial se ha asentado en el mercado. El volumen anual de envíos está en este momento en cinco millones, lo cual pone claro énfasis en la relevancia de esta solución logística tan bien orientada a las exigencias del ramo de la jardinería y de la construcción», aclara Stefan Hohm, Corporate Director Corporate Solu-

tions, Research & Development, que es responsable en Dachser para este negocio con soluciones sectoriales a nivel mundial.

Se espera que el modelo de éxito de Dachser DIY-Logistics, que combina los servicios centrales de la red mundial de Dachser con servicios y experiencia especializados para el ramo de la construcción, siga creciendo: «Las exigencias de la logística del bricolaje por parte de los proveedores, los minoristas y los consumidores varían de forma más dinámica que nunca. La oferta de servicios logísticos adaptados, así como la internacionalización cada vez mayor de soluciones sectoriales son para nosotros puntos centrales», Jens Wollmann aclara así las funciones principales de su nuevo cargo.



Jens Wollmann cuenta con casi 20 años de experiencia en el sector de la logística, de ellos más de diez en Dachser



Unas normas de entrega reguladas benefician a todo el mundo

Incoterms 2020

NUEVAS NORMAS DE ENTREGA

La Cámara de Comercio Internacional ha establecido nuevas normas para regular las obligaciones de compradores y vendedores en el comercio internacional. Esta nueva versión de los Incoterms entró en vigor en enero de 2020.

Forman parte del día a día de la logística igual como el almacén o el camión: hablamos de los Incoterms. Las normas de entrega emitidas por la Cámara de Comercio Internacional (www.iccwbo.org) establecen las obligaciones de compradores y vendedores en el comercio internacional. Por ejemplo, el traspaso de una mercancía a un comprador, los costes de transporte, la responsabilidad por la pérdida y daño de una mercancía, así como los costes del seguro. Las cláusulas son reconocidas mundialmente y se utilizan en más de 30 lenguas diferentes.

La adaptación de los Incoterms 2020 a las prácticas del comercio mundial actuales fue posible gracias a los 500 expertos de más de 40 países que se pusieron manos a la obra para redactar esta nueva versión. Un objetivo importante de esta revisión era acercar las normas más a la práctica y facilitar su uso. Así, por ejemplo, se reformuló la presentación, se cambió el orden de las cláusulas y se añadieron a cada cláusula instrucciones de uso revisadas.

Los Incoterms rigen la relación entre partes de un contrato de compraventa (nacional o internacional) y regulan – aunque no sea de forma exhaustiva – los derechos y obligaciones especiales contenidas en esa relación contractual. Al determinar de forma garantizada y unificada las condiciones, la idea es evitar posteriores problemas de interpretación o discrepancias entre las partes de un contrato de compraventa.

Puede encontrar más información aquí: http://bit.ly/Incoterms_es

EN SÍNTESIS

El 31 de enero de 2020, Gran Bretaña abandonó la Unión Europea. Hasta final de año, sin embargo, no cambiará nada en el tráfico de mercancías entre los países de la UE y Gran Bretaña. A partir de ahí, debería entrar en vigor un acuerdo de libre comercio entre los estados comunitarios y Gran Bretaña. Sin embargo, todavía no está claro si a final de año se habrá negociado y aprobado el susodicho acuerdo.

La lista de comprobación del Brexit de Dachser ofrece una panorámica sobre las medidas preparatorias necesarias para los clientes de la empresa y está disponible para descarga en <http://bit.ly/Checklist-para-afrontar-el-Brexit>.

Combustibles no fósiles

GRASA «FOR FUTURE»

Proteger el medioambiente con aceite y grasa de freír usados: En Hamburgo, dos científicos buscan crear un diésel alternativo y mejor para el medioambiente a partir de materias primas renovables y residuos.



Aquí se fríe tal vez el futuro de la automoción

¿Cuál va a ser el impulsor de la movilidad del futuro? La respuesta la buscan la profesora de Ingeniería de Procesos Anika Sievers y el profesor Thomas Willner de la Facultad de Ciencias de la Vida de la Escuela Técnica de Ciencias Aplicadas (HAW) de Hamburgo en aceite usado, grasa de freír y residuos plásticos. A partir de ahí, los científicos desarrollan en este momento una generación de biocombustibles totalmente nueva que sea absolutamente compatible con la gasolina, el diésel o el queroseno convencionales.

Para ello solo es necesario purificar el aceite y grasa usados y rellenar con ellos un reactor donde, a una temperatura de 370 °C, se descomponen en moléculas más pequeñas. El resultado es un destilado semejante al de algunas sustancias sólidas. En el siguiente paso, se hidrata el destilado con hidrógeno producido con electricidad ecológica y a partir de ahí se obtiene un diésel libre de azufre y nitrógeno, derivado de compuestos vegetales. Con el mismo proceso también se pueden producir gasolina y queroseno.

Por ahora, estos científicos de Hamburgo están pasando este proceso de «upcycling» de grasa en laboratorio. En el marco del programa de financiación X-Energy del Ministerio Federal Alemán de Investigación, estos dos investigadores pretenden llevar este proceso a la fase piloto en colaboración con el pionero de los bicomcombustibles Nexxoil con el fin de preparar bioaceite listo para el mercado.

Biónica

HELECHOS AL RESCATE

Cuando se libera en agua fuel o crudo, la catástrofe ambiental está preprogramada. La salvadora podría ser una modesta planta.

La vida marina corre extremo peligro cada vez que se rompe una tubería de crudo o cuando los buques pierden fuel o aceite pesado por una fuga. Las películas de crudo no son solo tóxicas, sino que son muy difíciles de retirar. Un grupo de investigadores de la universidad de Bonn ha tenido éxito a la hora de encontrar una sorprendente solución con ayuda de la naturaleza.

El equipo de investigación del profesor de Botánica Wilhelm Barthlott, uno de los pioneros de la investigación de sustancias interfaciales biológicas y técnicas, ha desarrollado un proceso que permite la retirada pasiva de aceite de la superficie del agua utilizando ciertos tejidos. El tejido imita el comportamiento del helecho flotante *Salvinia* y el llamado «efecto loto».

Nanoestructuras geniales

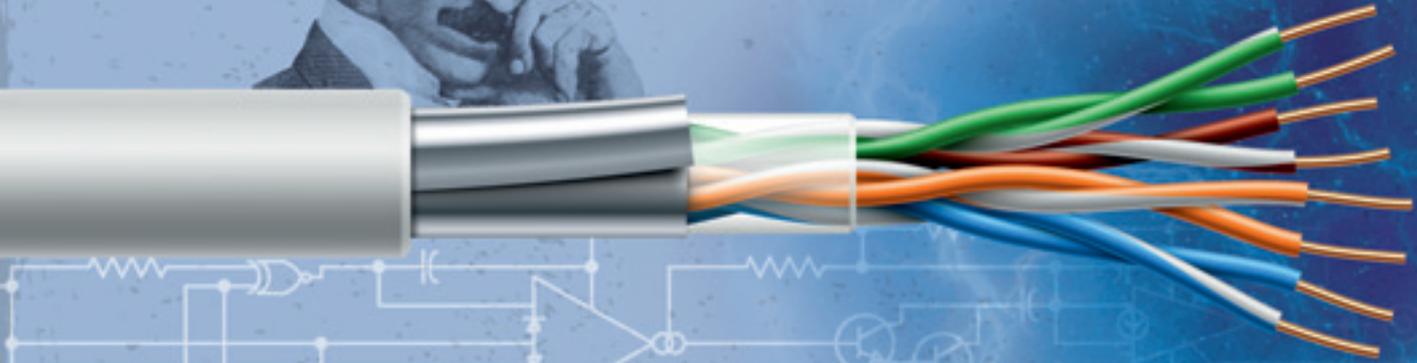
Al observar por microscopio la superficie de las hojas del helecho flotante se puede comprobar la existencia de estructuras pilosas muy finas, retorcidas y elásticas, que bajo el agua retienen aire y que provocan un efecto de ultra-



Los helechos flotantes son maravillas de la naturaleza

hidrofobia. Los investigadores descubrieron que a las plantas también les gustan la grasa y el aceite. «Las hojas de *Salvinia* pueden transportar así en su superficie una película de aceite», comenta el profesor Barthlott. «Fuimos capaces de transponer estas propiedades a superficies técnicas que se pueden fabricar, en particular a tejidos».

El resultado es un material de nuevo desarrollo con cuya ayuda se pueden retirar películas de aceite de la superficie del agua eficientemente y sin usar productos químicos. «Como con una esponjadera para quitar la grasa del caldo», aclara el Profesor Barthlott. Una ventaja más: «El aceite que se recoge gracias a los tejidos ultrahidrófobos está tan limpio que se puede volver a utilizar».



De las ancas
de ranas a la batería



La corriente aguza
el ingenio



ELECTRIZAR EL MUNDO

Desde tiempos muy antiguos, la electricidad ha fascinado a la humanidad, aunque durante siglos se consideró un fenómeno natural repleto de misterios. Su domesticación y el camino hasta el suministro eléctrico continuo mediante un enchufe estuvieron plagados de rivalidades entre mañosos geniales.

La promesa incumplida de su jefe acabó por sacar de quicio a Nikola Tesla: Thomas Edison le había ofrecido una prima de 50.000 dólares para que modificase los generadores. Pero Edison no quería pagar. Decepcionado, el joven ingeniero croata presentó su dimisión. Como jornalero de la construcción le tocó ser testigo de cómo su antiguo jefe conquistaba el Nueva York de la década de 1880. Se empezaron a construir central tras central, por todas partes se tiraban líneas eléctricas, las bombillas de Edison tenían muy buena acogida.

La humillación espoleó la ambición de Tesla. Ya en Europa había estudiado la corriente alterna y había creado el motor correspondiente, es decir, un generador. Al abrirse el suministro eléctrico público, Tesla tuvo la seguridad de que habría ventajas inmensas: Las centrales no necesitaban estar ya en el centro de la ciudad y las líneas podrían hacerse más finas. En el gran industrial George Westinghouse, Tesla encontró por fin un aliado potente en lo financiero y se lanzó al ataque del imperio de la corriente continua de Edison.

La guerra eléctrica se recrudeció. Edison intentó desacreditar una y otra vez el sistema de Tesla como demasiado peligroso. Pero de nada le valió: con corriente alterna y 200.000 bombillas diseñadas por él mismo (Edison no quería venderle las suyas), Tesla y Westinghouse iluminaron la exposición mundial de Chicago de 1893, que recibió innumerables visitas. Después llegó un gran pedido para una central hidroeléctrica, y una ola imparable de electrificación.

Acelerador mágico de la innovación

Electrodomésticos, radios, ordenadores: el flujo de corriente constante es el origen de miles de inventos. Parece que la humanidad debe recuperar el tiempo perdido a la mayor velocidad posible, tras haber tomado la electricidad durante tanto tiempo por algo sobrenatural. Durante largos períodos de la historia cultural, los relámpagos se veían como demostraciones de poder de los dioses. Ni en sueños se hubiera imaginado entonces que esa energía procedía de la división de carga por fricción entre partículas de hielo y granizo en las nubes, aunque los fenómenos electrostáticos subyacentes se observaban mucho antes de Edison y Tesla. Ya 2500 años antes, el filósofo Tales de Mileto agarró un electrón, la designación antigua del ámbar, y lo frotó contra

el pellejo de un animal. Se sorprendió al ver que la piedra atraía objetos ligeros como plumas. El efecto fue aprovechado durante siglos por magos, que cargaban por fricción todo tipo de cosas –y personas– para sus trucos. Cuando el comercio internacional transmitió la información a mayor velocidad, los científicos se empezaron a ocupar cada vez más de forma seria con esta extraña arte.

Hay que mencionar un punto de inflexión en la Italia de finales del siglo XVIII. Los elementos decisivos en este caso volvieron a ser dos antagonistas, ahora del campo de la ciencia: Luigi Galvani y Alessandro Volta. En la universidad de Bolonia, Galvani descubrió que las ancas de ranas muertas se contraían cuando se las tocaba con agujas de hierro y cobre unidas por un alambre. Pero las publicaciones de Galvani sobre la supuesta «electricidad animal» despertaron contestaciones amargas a 200 kilómetros, en Pavía. Allí investigaba Volta.

La electricidad nos mueve

Él reconocía que Galvani, sin darse cuenta, había creado un círculo de corriente compuesto de los diversos metales y el agua salada conductora de electricidad contenida en los tejidos de las ancas de rana. En sus propios experimentos, Volta ponía capas de monedas de cobre y escamas de cinc entre cartones mojados en ácido. En las placas de metal ajustaba hilos y podía, sin el componente animal, crear una corriente constante. Acababa de nacer la primera batería operativa.

Hoy no concebimos ya un mundo sin baterías ni enchufes. Hace ya 150 años se descubrió una aplicación útil, cuando los carros electrificados empezaron a rodar por las calles. Tras mucho tiempo desbancados por los automóviles con motor de combustión, los coches eléctricos vuelven ahora con mucha más fuerza. Entre quien abre camino encontramos una empresa californiana, que como no podía ser de otra forma lleva el nombre del ingeniero que electrizó el mundo. A Nikola Tesla podemos asumir que le habría gustado que en el nuevo giro de la movilidad dominen los aspectos ecológicos. En su día ya advertía de que era «un despilfarro imperdonable» cubrir la demanda energética con petróleo. En 1901 sugirió una alternativa en una patente: un nuevo aparato para producir electricidad a partir de los rayos solares.

S. Ermisch



La corriente fluye por todas partes. También en los seres humanos. El organismo emite corriente eléctrica en diferentes procesos bioelectroquímicos. Por ejemplo, cuando se crean y procesan los impulsos de las células sensoriales y musculares. Igualmente, el pensar sería inviable sin ondas cerebrales.

ESFERAS PARA EL BIG BEN

Desde el Alto Palatinado al Támesis: Dachser transporta vidrio plano soplado desde el taller Glashütte Lamberts hasta la mundialmente conocida Elizabeth Tower de Londres. Las 1.300 placas darán un nuevo brillo a la que se supone que es la torre del reloj mecánico de mayor tamaño y más exacto del mundo tras la renovación de sus cuatro esferas. →



Obras de arte intemporales:
las esferas del Big Ben



Soplar vidrio es un trabajo muy pesado

Corría el 21 de agosto de 2017 cuando, a las 12.00 del mediodía, se escuchó doblar por última vez la famosa campana de Westminster. A partir de ahí, la señal acústica más reconocible de Londres se quedó muda. Para muchos londinenses y millones de visitantes de la capital británica era algo impensable: una herejía cultural. Pero no quedaba más remedio: la Elizabeth Tower, más conocida como el Big Ben, se había quedado atrapada en las manecillas del tiempo. Quedaban por delante las completas obras de renovación de la «Clock Tower», que deberían estar finalizadas en 2021.

Además de las mejoras estructurales del edificio histórico, los restauradores tenían en su punto de mira los cuatro grandes relojes con sus siete metros de diámetro cada uno. Se constataba que iba a ser un solar de construcción de dimensiones considerables. Lo que casi nadie puede intuir echando un vistazo rápido a la que se supone que es la torre del reloj mecánico de mayor tamaño y más exacto del mundo es que sus esferas están compuestas por 1.300 placas de vidrio soplado. Cada una, un ejemplar único. Para renovarlas, se necesitaba artesanía tradicional de primera clase. Y los restauradores londinenses la encontraron en Waldsassen, en el Alto Palatinado alemán.

Un cristal con un toque especial

El taller Glashütte Lamberts está predestinado para tales encargos de dimensiones históricas. Desde 1906, la manu-

factura de vidrio Glashütte Lamberts se ha dedicado a la fabricación tradicional de vidrieras. Es la única fábrica de Alemania que transforma, en un costoso proceso, vidrio soplado en placas lisas. «De esta manera conseguimos un vidrio de alto valor con una estructura especial, particularmente apropiado para la protección de monumentos o arte en vidrio. No importa si hablamos de las impresionantes vidrieras de la Frauenkirche de Dresde o del arte en vidrio moderno del Rockefeller Center», aclara Christian Baierl, director de la Glashütte Lamberts. El encargo para la reproducción fiel al original y producida a mano, o, mejor dicho, a sople, de las 1.300 placas de vidrio para las cuatro esferas del Big Ben encajaba a la perfección en el perfil de este fabricante.

Un transporte costoso y frágil

Dachser se hizo cargo de transportar esta mercancía, tan costosa como frágil, desde el Alto Palatinado a Gran Bretaña. «Tras una serie de cargas de prueba urgentes que Dachser transportó en la fase preparatoria mediante grupaje, para nosotros tuvo un papel decisivo el targospeed y para una entrega fiable. Por ello nos decidimos por Dachser», indica Christian Baierl. «A mayores, la alta transparencia del seguimiento del envío por eLogisticis contó también como criterio importante. Esta calidad de servicio que se ofrece a nuestras medianas empresas es determinante para nosotros a la hora de trasladar a nuestros clientes el valioso LambertsGlas».



Con tráficos directos a las Islas Británicas

«Ya habíamos transportado a Inglaterra vidrio de esta empresa tradicional para una ventana del Palacio de Buckingham durante el Jubileo de la Coronación de la Reina. Desde 2009 colaboramos con el taller Glashütte Lamberts y apoyamos a este cliente en toda Europa», comenta Angela Puchtler, Sales Executive de Dachser en el centro logístico de Hof. Según Puchtler, la colaboración con este fabricante de vidrio de Waldsassen sigue viviéndose como algo especial en la empresa logística. «Quien haya tenido la oportunidad de ver cómo trabajan, seguirá durante mucho tiempo con la boca abierta». En sus instalaciones industriales alojadas en un edificio histórico protegido, los vidrieros soplan un cuerpo hueco incandescente de vidrio líquido con la boca hasta que se forma un cilindro, que luego se corta y se vuelve a calentar y a «planchar» en el horno. En su cartera de productos, estos expertos cuentan con más de 5.000 tonalidades de color diferentes. Tienen que trabajar diferentes profesionales de forma coordinada durante 24 horas para producir una placa de vidrio. Todas las personas implicadas deben coordinarse a la perfección en este trabajo literalmente candente.

Las 1.300 placas de vidrio de 60 por 90 centímetros se embalarán en cajas de madera y Dachser las trasladará en palés mediante tráfico directo hacia Inglaterra, a su famoso lugar de ensamblaje, donde una empresa británica las recorta para hacerlas encajar en las esferas de la torre.

«Junto con nuestros clientes desarrollamos las soluciones logísticas adaptadas a sus exigencias», comenta Puchtler. «Y también estamos un poquito orgullosos de que como empresa logística hayamos puesto nuestro granito de arena en la renovación de la Elizabeth Tower».

Pues que llegue el 2021. Cuando se desmonten todos los andamios, las campanadas de Westminster suenen y los londinenses miren a su Big Ben, sabrán de nuevo claramente por quién doblan las campanas. Con arte en vidrio único transportado de forma fiable en Europa desde Waldsassen.

M. Gelinck

Cada una de las cuatro esferas del Big Ben tiene un diámetro de siete metros. La aguja del minuterero, de 4,3 metros de largo y la de las horas, de 2,74 metros, giran de manera uniforme una y otra vez sobre su esfera, que está compuesta por un mosaico de 1.300 placas de vidrio, a una altura de 55 metros. Cada año, las manecillas recorren 190 kilómetros. Para dar cuerda al reloj, se activa un electromotor tres veces por semana.

PERFIL

El taller de vidrio Glashütte Lamberts fue fundado 1906 por Josef Lamberts en Waldsassen (Alto Palatinado). La empresa, propiedad de Rainer Schmitt desde 2018, quien también ejerce de Director General, emplea a 70 personas y se cuenta entre las tres compañías de todo el mundo que sigue fabricando vidrio soplado en placas de forma tradicional.

www.lamberts.de



Oliver Jarmuszewski es un experto en TI con tareas muy variadas

OPORTUNIDADES EN LA LOGÍSTICA

LA TÉCNICA EN LOS GENES

Ya de pequeño, Oliver Jarmuszewski se interesaba por la vida interior de los aparatos eléctricos. Su entusiasmo por la técnica le allanó el camino a un trabajo con gran futuro.

Oliver Jarmuszewski acababa de cumplir los seis años cuando empezó a reparar electrodomésticos en su casa. Cuando algo se averiaba en su hogar, no importaba si era el walkman o el grabador de vídeo, el niño lo desmontaba. Y, para sorpresa de sus padres, a menudo volvía a montar el aparato y, efectivamente, funcionaba de nuevo. Este fanático de la técnica tuvo su primer ordenador con 14 años. «Con mis amigos fui aprendiendo de forma autodidacta todo lo que debe saberse sobre ordenadores. Aprender haciendo», recuerda Oliver Jarmuszewski.

La sucesión de eventos lógica era hacer de su afición su trabajo. Pero a Oliver Jarmuszewski no le fue muy bien en otra empresa donde se formaba para convertirse en infor-

mático para desarrollo de aplicaciones. El joven no quería solo programar, sino estar en contacto con personas. Y ahí es donde, en 2012, apareció Dachser. Oliver Jarmuszewski se encontró con un anuncio de la delegación de Berlín-Schönefeld que ofrecía una formación de comercial informático.

«En la entrevista de trabajo inmediatamente se interesaron por mí cuatro personas. Me quedé de piedra y flipado al mismo tiempo», comenta Jarmuszewski. Acto seguido, entró como aprendiz y desde el principio tuvo la sensación de que en la empresa familiar Dachser había llegado a dónde quería. Terminó su formación en dos años y medio en vez de en tres con un examen final excelente.

En 2015, la delegación de Dachser de Berlín-Schönefeld contrató a Oliver Jarmuszewski como coordinador TI. Con ello había encontrado el trabajo de sus sueños, por el cual está «realmente agradecido por cada día de trabajo» a sus formadores y compañeros.

Cada día nuevos desafíos

«Mi trabajo es muy variado. Cada día hay que enfrentarse a nuevos desafíos, pero siempre se trata de encontrar el equilibrio perfecto entre los estándares y especificaciones de una empresa internacional y un cierto grado de flexibilidad en el momento, para poder ofrecer una solución positiva para todas las partes», comenta este especialista en TI. Jarmuszewski es hoy uno de los aproximadamente 230 coordinadores TI en la red de Dachser que como extensión de la Corporate IT central trabajan en todo el mundo según los mismos estándares y directrices unificadas. No importa si se está en Asia, Bucarest o Berlín-Schönefeld: los sistemas TI empleados son todos uniformes. En su lugar de trabajo, Oliver Jarmuszewski es, junto con tres compañeros, el primer punto de contacto en temas TI. Igual de variado es el trabajo del día a día. Entre otras cosas, hace seguimiento y mantenimiento de la infraestructura TI in situ, pone a punto el hardware necesario para sus compañeros, trata temas de ciberseguridad, gestión de inventario de equipos TI, gestión de reparación de aparatos móviles, gestión de dispositivos telefónicos o formación de nuevas compañeras y compañeros en el entorno de red y de E-Mail-Client. «También estoy en contacto con los clientes cuando tienen preguntas sobre nuestro portal de internet eLogistics, sobre la vinculación de datos con EDI o sobre nuestros nuevos servicios web en el portal API», añade el joven empleado.

«Aquí en Berlín-Schönefeld tenemos cinco terminales y un edificio de oficinas. Me paso todo el día de un lado para otro por este amplio terreno», indica Jarmuszewski. Entre las tareas especiales de este joven de 30 años se encuentra también, por ejemplo, ocuparse de los armarios de cableado de las terminales, que requieren trabajos de altura.



Las reparaciones también forman parte del trabajo



«He encontrado el trabajo de mis sueños»

Siempre en modo de aprendizaje

Para que este coordinador TI pueda estar siempre al día en el rápido mundo de las TI, asiste frecuentemente, igual que el resto de sus compañeros de trabajo, a formaciones continuas de Dachser. En la Head Office de Kempten se pueden completar 14 módulos formativos: desde cursos puramente técnicos hasta la formación de las llamadas soft skills. «En cualquier tema profesional siempre se nota un enfoque familiar, algo que valoro mucho», enfatiza Oliver Jarmuszewski. También en lo privado, los coordinadores TI forman un buen equipo: por ejemplo, este berlinés ha pasado unos días con compañeros en una cabaña en Allgäu fuera del horario laboral.

Los nuevos avances y desafíos de los compañeros de TI se debaten, entre otras, durante el IT-Coordinators Competence Circle que tiene lugar cada semestre. Esta reunión especializada de coordinadores y directivos TI permite que cada coordinador pueda aportar temas e informarse sobre resultados. Jarmuszewski está convencido de que una convivencia positiva en toda la red ayuda también a la hora de introducir una nueva solución técnica en las diferentes plazas. En el otoño de 2020, por ejemplo, en Berlín-Schönefeld se distribuirá un dispositivo portátil que debería facilitar todavía más la documentación de la cadena de suministro. «La evolución es continua, eso es lo interesante de este trabajo. En algún momento también tendrá un papel más importante en la logística la inteligencia artificial», cree Jarmuszewski. También está preparado para ello: «Como gamer de cabeza a los pies conozco bastante bien lo que en el futuro puede llegar a introducirse en el día a día laboral. El término de “nerd” me lo tomo como cumplido: a fin de cuentas, conseguí hacer de mi afición mi trabajo. Con ello se cumple un sueño de mi infancia que alberga la promesa de un gran futuro».

L. Becker

La logística impulsada por TI según un estándar mundial armonizado consigue transparencia en todas las funciones logísticas. Con este fin, Dachser emplea en total a más de 750 informáticos. El corazón de Corporate IT late en Kempten (Alemania), además de en las delegaciones satélite de Malsch, cerca de Karlsruhe (Alemania), así como en Chanverrie (Francia). La empresa cuenta con 230 coordinadores TI en todo el mundo, que ofrecen soporte TI personalizado a los clientes y compañeros en las delegaciones y los apoyan como primer punto de contacto in situ.

IR A LO SEGURO



La industria química española está en auge

Creado para asegurar la transparencia en la industria química: SQAS, el sistema de evaluación de seguridad y calidad. En toda la red DACHSER, 27 delegaciones han sido ya evaluadas. Ahora, se acaba de sumar la Delegación de San Sebastián, en España.

Para el año 2019, FEIQUE, la Federación Empresarial de la Industria Química Española, pronosticó un crecimiento del 2,6 por ciento de los ingresos procedentes de la venta de productos químicos, alcanzando los 67,6 mil millones de euros. Esta misma entidad espera un crecimiento del 2,5 por ciento en 2020. Un 60 por ciento de las ventas de las empresas químicas españolas se realizan en el extranjero. Esto convierte a la industria química española en uno de los motores de las exportaciones del país.

Sería un error decir que todos los productos químicos son mercancías peligrosas. Sin embargo, hace cinco años, cuando Dachser Iberia implementó en la península ibérica su propia solución para la gestión de mercancías peligrosas, construyó una buena base para impulsar el crecimiento de la industria química en España. Además, entidades inde-

pendientes han confirmado que la solución DACHSER Chem-Logistics ofrece una amplia experiencia en el sector. Después de pasar recientemente por la evaluación SQAS para los servicios de distribución, la delegación de San Sebastián se ha unido a la lista de delegaciones españolas reconocidas con la acreditación SQAS.

El sistema de seguridad y calidad SQAS (Safety and Quality Assessment for Sustainability) parte de una iniciativa de las empresas químicas y del CEFIC (Consejo Europeo de la Industria Química). Con el objetivo de crear un proceso transparente que exija a los proveedores logísticos el cumplimiento de los estándares más elevados de calidad, seguridad y responsabilidad social y medio ambiental. Para ello, auditores externos certifican a las empresas mediante un cuestionario estandarizado. →

Antonio Garrido,
Team Leader External
Assessment & ADR
European Logistics
de Dachser Iberia



La evaluación SQAS es especialmente importante para nosotros, ya que la industria química necesita contar con un socio logístico fuerte y de confianza

Máxima transparencia para una mayor seguridad: Durante una evaluación SQAS (Safety and Quality Assessment for Sustainability), auditores externos certifican a las a las empresas de logística mediante un cuestionario estandarizado. Los resultados de esta auditoría se publican en la página web del CEFIC.

En 2016 Dachser Barcelona pasó la primera evaluación SQAS de España. «La evaluación SQAS es especialmente importante para nosotros, ya que la industria química necesita contar con un socio logístico fuerte y de confianza a la hora de lanzarse a la exportación. Los países de exportación más importantes para nuestros clientes de la industria química son Alemania, Francia, Italia y Polonia», explica Antonio Garrido, Team Leader External Assessment & ADR European Logistics de Dachser Iberia en Madrid. Las exportaciones constituyen un 23 por ciento del volumen de ventas global de los productos químicos en España.

Según Garrido, el camino hacia una evaluación SQAS positiva es un desafío. El elemento central es un cuestionario detallado dividido en varios temas: gestión de calidad, medioambiente, seguridad, salud, prevención de riesgos laborales, así como análisis de desempeño y evaluación de riesgos, entre otros. La evaluación se completó con éxito gracias a un eficiente trabajo de preparación y a la estrecha colaboración entre la división de Network Management Organization de la Head Office de Dachser en Kempten y los departamentos especializados de la Regional Head Office de Iberia, así como la gran colaboración del personal de la delegación de San Sebastián.

Garantía de alto nivel

En Kempten, la experta en SQAS Nicole Sommerlatte y su equipo apoyan la preparación y finalización de la evaluación en las delegaciones europeas, incluida San Sebastián. «Con ello se garantiza que nunca se pierda la relación con el negocio y que se pueda transmitir el potencial de mejora permanentemente a otras delegaciones», aclara Jens Müller, Head of Network Management Organization. En ese proceso, las exigencias internas a menudo son mayores que las de los auditores externos. Si una delegación ha pasado por una evaluación, debe renovarla periódicamente. «A los diferentes países les indicamos exactamente a qué entidades de evaluación reconocidas deben dirigirse para garantizar que los resultados son comparables también en el tiempo», sigue Müller. Así, el año pasado se realizaron diez renovaciones de las evaluaciones. Este año se llevarán a cabo seis renovaciones más y dos primeras auditorías.

En total, en la red europea de Dachser ya existen 27 delegaciones que han obtenido la evaluación SQAS. No existen diferencias regionales. «En todos los países europeos tenemos exactamente las mismas exigencias de calidad para todas nuestras delegaciones. De ahí que esperemos también en nuestras delegaciones europeas los mismos buenos resultados SQAS que en general se encuentran muy por encima de la media del sector», destaca Müller.

«Si un proveedor de transporte cuenta con una evaluación SQAS, el cliente sabe que va a lo seguro: sea en la manipulación y la carga, la seguridad de las infraestructuras, la seguridad en carretera, la gestión ambiental y de calidad o la prevención de riesgos para la salud», aclara Garrido.

El efecto más importante que puede tener una evaluación SQAS es la mejora de los controles y procesos internos. «Sobre todo en el caso de la calidad, la sostenibilidad, la salud y la seguridad», comenta Garrido. La mejora de procesos y la formación correspondiente ponen al personal en situación de realizar sus tareas de forma más segura y mejor desde el punto de vista de la calidad. Esto también es válido para los proveedores de servicios. «SQAS tiene una importancia fundamental también para nuestros proveedores de transporte. Gracias a la aplicación del programa BBS (Behavior Based Safety) mejoramos la manipulación y la carga por parte de los conductores», aprecia Garrido. «La implementación del SQAS es un paso más a la hora de afianzar nuestra posición como socio preferido para las empresas de la industria química». A. Heintze



Dachser en San Sebastián

Delegaciones ya acreditadas con la evaluación SQAS

- Servicio de transporte
- Servicio de transporte y almacenamiento



EN DIÁLOGO



Comprometidos con los estándares más elevados

Una evaluación SQAS supone un desafío importante para los proveedores de servicios logísticos del sector químico. Jens Müller, Head of Network Management Organization en Dachser, explica el valor de una evaluación independiente de la calidad y de la seguridad como esta.

¿Qué significa la evaluación SQAS para Dachser?

Jens Müller: La evaluación SQAS tiene su origen en el sector químico. En esa industria, los estándares de calidad, seguridad y medioambiental son desde siempre de vital importancia y hace mucho tiempo que ocupan un lugar muy prioritario. Por eso estas evaluaciones SQAS también tienen un enorme valor para Dachser. El sistema combina la calidad y la seguridad, así como elementos de gestión ambiental. Estos son exactamente los elementos con los que estamos particularmente comprometidos, y están firmemente integrados en nuestras estrategias corporativas. El SQAS es una forma de documentar nuestros propios requisitos de calidad, ante las exigencias del mercado y de los clientes.

¿Qué diferencia una certificación SQAS de otras como la ISO?

Las evaluaciones SQAS, frente a otras certificaciones o acreditaciones más teóricas, son más cercanas a la práctica y examinan la red logística completa. Dado que en nuestra unidad de negocio European Logistics transportamos una gran cantidad de productos químicos y mercancías peligrosas, SQAS es una confirmación ideal de las normas que hemos definido internamente.

Muchas veces nuestros estándares son significativamente más elevados que lo que exige la ley.

¿Podría dar un ejemplo de los ámbitos que se auditan con el SQAS?

Por ejemplo, el sistema prevé un cuestionario para el servicio de transporte, y otro también para el almacenamiento. Con ello cubre de forma detallada diferentes requisitos. Como Dachser gestiona algunos almacenes muy grandes de materiales peligrosos, SQAS nos ayuda a analizar, comparar y evaluar diferentes procesos de forma detallada, además de ayudarnos a comunicarnos de manera clara con el cliente.

¿Cuáles son los beneficios para el cliente?

Gracias al SQAS, los clientes pueden estar seguros de que en Dachser estamos comprometidos con los procesos logísticos de excelencia, calidad, gestión medioambiental, salud y seguridad, además de nuestra implicación con la responsabilidad social corporativa. Todo ello lo exigen las empresas de la industria química. Además, los clientes tienen la posibilidad de participar en cualquier momento en las evaluaciones. No se puede ser más transparente y efectivo en la evaluación de un proveedor de servicios logísticos.



Inversiones en el futuro

FINLANDIA AVANZA

Dachser encauza en Finlandia la continuidad de su crecimiento: tanto en el transporte terrestre como en el aéreo y marítimo.

Dachser sigue expandiendo su modelo de negocio para el transporte terrestre en el mercado finlandés. En Kerava, a unos 30 kilómetros de la capital Helsinki, se erige una instalación de unos 4.600 metros cuadrados que debería garantizar el transbordo de todas las mercancías entrantes de transporte terrestre, así como la entrega al área metropolitana de Helsinki. El inicio de la actividad de la nueva terminal de transporte terrestre está previsto para la segunda mitad de 2020.

«Nuestro negocio ha crecido significativamente en los últimos cinco años. Ahora es el momento correcto de refinar nuestro modelo empresarial y posicionar tanto nuestra marca como nuestros servicios en el mercado finlandés de una forma más visible», comenta Tuomas Leimio, Managing Director European Logistics Finland, Dachser Finland Oy. Con ello, el proveedor logístico ofrece una mejor conexión internacional para el ramo de la exportación finlandés, así como una oferta de servicios optimizada para envíos desde toda Europa a Finlandia.



Dachser Finland Air & Sea Logistics estrena una nueva dirección

Se ha producido un cambio de personal en Dachser Finland Air & Sea Logistics Oy. En octubre de 2019, Petri Kallio tomó el relevo de Juha Isohanni como

Managing Director Air & Sea Logistics Finland. Este finlandés de 51 años responde directamente ante Thomas Krüger, Managing Director Dachser Air & Sea Logistics EMEA.

«Petri, con sus 30 años de experiencia, es un directivo muy experimentado en el ramo logístico», comenta Thomas Krüger. «Conoce el mercado finlandés a la perfección y dispone de un montón de conocimientos técnicos relativos a diversos transportistas, así como sobre la organización de cadenas de suministro y la gestión de cuentas claves. Nos alegra tenerlo de nuestra parte para seguir avanzando en nuestras actividades en Finlandia», indica Krüger.

Colocación de la primera piedra en Kerava: de izda. a drcha. Karli Lambot, Miembro del Consejo de Administración, ACE Logistics Group AS, Jens Lengefeld, Head of Partner Hub & Traffic Organization de Dachser, Andres Matkur, Managing Director ACE Logistics Group AS, Tuomas Leimio, Managing Director European Logistics Finland, Dachser Finland Oy, Wolfgang Reinel, Managing Director EL North Central Europe Dachser y Michael Schilling, COO Road Logistics Dachser



+++ COMIENZAN LAS OBRAS EN WADDINXVEEN +++ A mediados de diciembre se dio inicio a las obras de ampliación del centro logístico de Dachser Rotterdam, en Waddinxveen, al sur de Holanda. El nuevo almacén se espera que entre en funcionamiento a partir de octubre de 2020 y ofrece una capacidad de almacenamiento de 17.278 metros cuadrados. Mediante esta ampliación, el proveedor logístico dispone en Waddinxveen de más de 93.000 metros cuadrados, de los cuales más de 50.000 son superficie de almacén. +++



De izda. a drcha.: Willem Goosens, Director de Logística de Contratos del centro logístico de Dachser en Rotterdam, Edwin Vermeulen, General Manager del centro logístico de Dachser en Rotterdam, Henk Bakker, Director Van Uden Logistic Site Investments B.V., Aat van der Meer, Managing Director Dachser Benelux, Rene van Zandbergen, Director de Logística de Contratos de Dachser Benelux



+++ DACHSER BRAZIL ESTRENA NUEVA OFICINA EN CURITIBA +++ Un 45 por ciento más de superficie de oficina: En Curitiba, Dachser Brazil ha ampliado sus actividades en el estado federal de Paraná. La capital es uno de los centros de exportación-importación más importantes del país, donde el proveedor logístico conecta sus servicios de transporte aéreo y marítimo con el transporte terrestre. El puerto de Paranaguá se encuentra a unos 90 kilómetros de distancia y constituye el punto de entrada al resto de Brasil, además de a Argentina, Bolivia y Paraguay. Además, el aeropuerto de São José dos Pinhais, en el área metropolitana de Curitiba, abre las puertas al transporte aéreo hacia los mercados internacionales. +++



+++ NUEVO MANAGING DIRECTOR EN DACHSER IRELAND +++

A inicios de año, John Van den Berg asumió la dirección de Dachser Ireland. Toma el relevo de Albert Johnston, que se ha jubilado. John Van den Berg trabaja con Dachser desde 2006 y, desde julio de 2019, lo hace en la organización nacional irlandesa. Este neerlandés de 49 años comenzó su carrera en Waddinxveen, cerca de Rotterdam, como director del servicio de atención al cliente y controlling. En 2011, John Van den Berg se trasladó a la delegación de Zevenaar, en la frontera entre Alemania y los Países Bajos, donde asumió la dirección de la delegación en 2013. En el marco de una intensa fase de introducción, John Van den Berg se ha implicado con mucho éxito en los últimos pasos de la integración y realización del Rebranding de Johnston Logistics en Dachser Ireland. +++

+++ AMPLIACIÓN EN ÖHRINGEN +++ Dachser amplía su delegación de Öhringen, en Baden-Wurtemberg. A la terminal de transbordo que ya existe se le anexarán 3.500 metros cuadrados antes del verano de 2020. Al mismo tiempo, también se le dará una altura más, de 600 metros cuadrados, al edificio de oficinas. La inversión total alcanzará unos 9,5 millones de euros. Las 230 personas que en este momento trabajan en la delegación gestionan, en el transporte de mercancías industriales, unos 57.400 envíos por mes en toda Europa, con un tonelaje total anual de unas 302.100 toneladas. En total, con las medidas de ampliación se crearán 25 nuevos empleos. +++



DE RED EN RED

En la logística mundial, el Benelux es una de las regiones clave. Con una densa red de transporte y conexiones mundiales, ofrece las condiciones ideales para cadenas de suministro integradas.

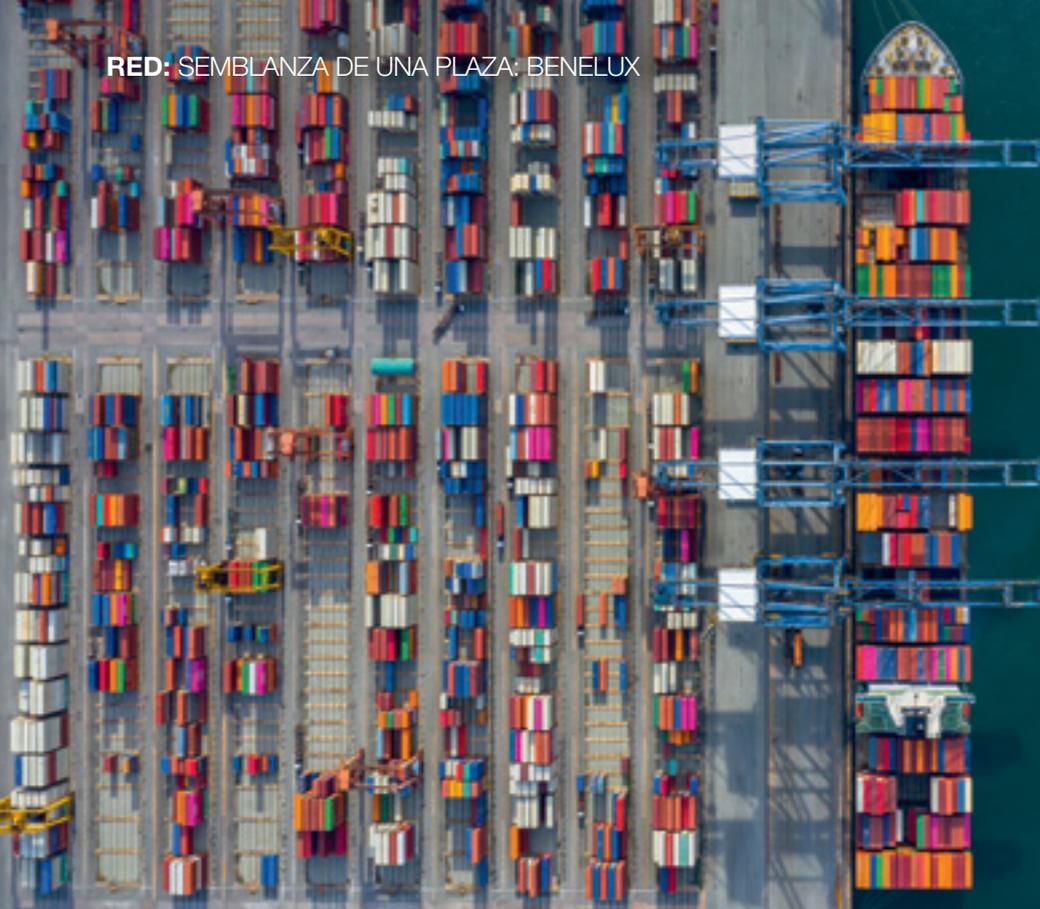
Es esta una red con dimensiones históricas: el Benelux. Desde hace más de 75 años, estos tres vecinos de Europa occidental, Bélgica, los Países Bajos y Luxemburgo, mantienen una estrecha colaboración. Se la conoce con el nombre de Benelux. Ya en 1944, durante la Segunda Guerra Mundial, acordaron una unión aduanera que en 1958 se amplió a una unión económica. Lo hacían

con la prueba de la convivencia superada. Desde la Alta Edad Media, las tres monarquías se han ido enredando de formas diferentes desde el punto de vista económico y cultural.

Hoy en día, el Benelux significa sobre todo un frente común de tres pequeños estados en cuestiones culturales y políticas. En su superficie de casi 75.000 kilómetros cuadrados viven unos 30 millones de personas. Un mercado →



Puerta al mundo:
Róterdam



La carga marítima conecta mundos

Debido a su situación geográfica en Europa, los países del Benelux (los Países Bajos, Bélgica y Luxemburgo) desempeñan un papel importante en la logística. En el año 2011, Aat van der Meer fue designado director nacional de Dachser EL en el Benelux. En 2014 asumió además la responsabilidad del área de negocio Air & Sea en estos países para optimizar la colaboración con las áreas de negocio European Logistics y ASL.

interesante, que se hace más atractivo cuando se piensa que en 500 kilómetros a la redonda se aglutina más de la mitad del poder adquisitivo de la Unión Europea.

Puertas atractivas al mundo

Con los puertos de Róterdam, Amberes, Gante y Zeebrugge, así como el aeropuerto de Schiphol en Ámsterdam, Maastricht y el de Zaventem en Bruselas, la red de estados del Benelux dispone de atractivas vías de acceso a los mercados internacionales. Gracias a sus autopistas, vías ferroviarias y fluviales, estos hubs internacionales están estrechamente vinculados con los centros de producción y consumo de la región y sus estados vecinos.

Por ello, la logística y el comercio adquieren un papel fundamental en el Benelux. Las empresas con actividad internacional valoran la accesibilidad multimodal de Bélgica y los Países Bajos, mientras que en Bélgica las actividades se concentran sobre todo en el triángulo geográfico comprendido entre Bruselas, Amberes y Gante. En los Países Bajos suena sobre todo el nombre de Randstad, la zona que está entre Ámsterdam, Róterdam, Utrecht y La Haya.

La logística sigue creciendo

Desde el año 1975, Dachser está presente en los Países Bajos y Bélgica. Desde entonces, las cifras van en ascenso. Aat van der Meer, Managing Director Dachser Benelux, recuerda: «En el Benelux, Dachser no ha dejado de marcar hitos. Entre ellos, la apertura de nuestra delegación de Waddinxveen, cerca de Róterdam, en 2007 y en 2011 la plaza de Luxemburgo. En 2012 se produjo la ampliación de Zevenaar, nuestra primera delegación en los Países Bajos, con la que llegamos a los 10.000 metros cuadrados de superficie de transbordo». Desde entonces se han hecho muchas cosas en la región. «Debido al gran crecimiento, también

hemos ampliado significativamente la plaza de Waddinxveen. En la actualidad, es ahí donde se encuentra la central de nuestra organización del Benelux. A final de 2019 pusimos la primera piedra de nuestro nuevo almacén de 17.000 metros cuadrados».

También en la vecina Bélgica, según van der Meer, Dachser ha aumentado significativamente su capacidad. En 2014, con el traslado a un edificio nuevo en Willebroek, cerca de Amberes, se adquirieron 7.000 metros cuadrados de superficie de transbordo moderna. Para 2021 está prevista una nueva ampliación. La plaza de Mouscron, a unos 100 kilómetros al oeste de Bruselas, se amplió en 2015 y ofrece ahora 8.400 metros cuadrados de superficie de transbordo, así como 5.000 metros cuadrados de superficie de almacenamiento. En la ciudad luxemburguesa de Grevenmacher también se ha constatado la tendencia de crecimiento, que se ha impulsado más todavía. Su volumen de ventas en el ejercicio de 2018 aumentó un 11,3 por ciento, el tonelaje un 6,4 por ciento y la cantidad de envíos un 6,1 por ciento. También se ha ampliado considerablemente la plantilla. En la actualidad, Dachser Benelux cuenta con unos 800 empleados.

Una red conectada

Para Aat van der Meer estas cifras son prueba también de que la política de inversiones a largo plazo de Dachser va en el camino correcto. Además de ampliar los edificios, comenta que también se ha invertido en tecnologías de la información, equipamiento técnico y personal. Sobre todo el tema del Interlocking, es decir, la conexión sistemática de las redes aéreas y marítimas mundiales con la extensa red de transporte terrestre europea de Dachser, se ha priorizado mucho en los países del Benelux. La cercanía de las delegaciones de Waddinxveen y Willebroek a los grandes



Aat van der Meer,
Managing Director
Dachser Benelux



En el Benelux podemos ofrecer cadenas de suministro mundiales de mano de un mismo proveedor

puertos de Róterdam, donde se transbordaron 14,5 millones de TEU en 2018 y de Amberes, donde fueron unos 11 millones de TEU, constituyen una gran ventaja.

El Interlocking les ofrece a los clientes de Dachser una vía de entrada accesible y transparente a todos los mercados mundiales relevantes para ellos. Aprovisionamiento, producción y distribución pueden conectarse de esta manera de forma siempre inteligente y fiable. «Los países del Benelux constituyen una interfaz importante en el comercio mundial. Por ello hemos ido ampliando de forma sistemática nuestra presencia aquí y hemos hecho así más densa la red europea», aclara van der Meer. «La conexión de nuestros Business Fields Road Logistics y Air & Sea Logistics se va a seguir impulsando a todos los niveles, desde TI hasta ventas. Podemos ofrecer así cadenas de suministro mundiales de mano de un mismo proveedor, con lo mejor de nuestro transporte terrestre europeo y del transporte aéreo y marítimo mundial», añade Aat van der Meer.

Anticipar y colaborar ante los cambios

La fortaleza de las redes se demuestra sobre todo cuando cambian las circunstancias. Por ejemplo, ante el inminente Brexit. Como consecuencia, Aat van der Meer cuenta con un crecimiento todavía mayor en los países del Benelux. «Hay muchas empresas que, de forma previsor, se han propuesto almacenar sus mercancías en el continente».

Según van der Meer, el nuevo almacén de logística de contratos de Waddinxveen, cerca de Róterdam, debería desempeñar un papel protagonista a la hora de cumplir de

la mejor manera con las exigencias de los clientes. Con su equipo bien formado, Aat van der Meer ve a Dachser Benelux bien preparado para el futuro. «No solo estamos perfectamente integrados en la red de Dachser y podemos ofrecer a nuestros clientes 350 salidas diarias dentro de Europa y a otros países. La base de todo ello está en nuestro personal, fiable y eficiente, que provienen de todas partes del mundo. Son capaces de reaccionar rápidamente y comprender las necesidades de nuestros clientes con presencia internacional», comenta con orgullo.

Para garantizar una calidad tan elevada, Dachser trabaja en el desarrollo del relevo generacional con diferentes escuelas y ha establecido sistemas de formación dual en profesiones de la logística. Para Aat van der Meer esto tiene un objetivo claro: «Las redes están hechas por y para las personas. Si entusiasmos a la gente joven, nos aseguramos el futuro: para Dachser y para nuestros clientes». K. Fink



Con sus plazas en European Logistics tanto como en Air & Sea Logistics, Dachser Benelux tiene una amplia cobertura

PERFIL



Dachser Benelux

EL Netherlands

Envíos: 1.617.500

Tonelaje: 692.800

Espacios de palé: 32.370

Delegaciones:

Zevenaar, Waddinxveen

Plantilla: 445

EL Belgium

Envíos: 1.192.500

Tonelaje: 535.800

Espacios de palé: 3.160

Delegaciones:

Willebroek, Mouscron

Plantilla: 321

EL Luxembourg

Envíos: 219.800

Tonelaje: 79.600

Delegaciones:

Grevenmacher

Plantilla: 42

Dachser Air & Sea Logistics Benelux

Envíos: 12.000

Tonelaje: 11.700

Delegaciones:

Róterdam, Schiphol, Maastricht, Bruselas (Sales Office)

Plantilla: 30

(cifras 2018)

OPORTUNIDADES PARA LOS VALIENTES



Sembrar hoy lo que
dará fruto mañana

¿Qué nos depara el futuro? ¿Hacia dónde vamos? ¿Qué brújula nos orienta? Al iniciar la nueva década, todo el mundo mira hacia adelante. El CEO de Dachser, Bernhard Simon, presenta la responsabilidad de esta empresa familiar para con las generaciones venideras.

Cuando se trata de elegir la palabra del año, «futuro» va por delante. «Fridays for Future», «Scientists for Future», «Artists for Future», «Economists for Future»... No importa hacia dónde miremos, en la política, la economía y la sociedad, al iniciar la nueva década, todo el mundo mira hacia adelante. Las intenciones son buenas, pero esta tendencia deja al futuro algo carente de contenido. Ya Victor Hugo (1802 - 1885) lo expresó como nadie: «El futuro tiene muchos nombres: Para los débiles es lo inalcanzable. Para los temerosos, lo desconocido. Para los valientes es la oportunidad».

De esta manera, el escritor francés puso las bases sobre cómo conceptualizar el futuro. Cualquier transformación significativa necesita de una visión que aúne realismo y pragmatismo para llegar a una aplicación concreta. Por ejemplo, en el tema del cambio climático, resulta admirable que las empresas prometan convertirse en neutras al CO₂. Pero rara vez se explica de qué manera se va a llevar a la práctica este ambicioso objetivo, ni qué planes, medidas y tecnologías concretas lo van a materializar. Delegar la responsabilidad de las soluciones en agencias de compensación o impulsar proyectos de cooperación en regiones en vías de desarrollo para ofrecer un equivalente en CO₂ computable en la balanza de la sostenibilidad de las empresas son medidas que todavía no responden a todas las preguntas relativas a cómo organizar un futuro empresarial sostenible. Por una parte, queda por aclarar cómo se va a utilizar el esperado mayor flujo de medios financieros en tiempo breve de forma que sea significativa para la sostenibilidad. Igualmente, tendrá que comprobarse mediante evaluaciones de impacto críticas que los sistemas de certificación cumplen lo que prometen.

Lo que es incuestionable, es que el impulso actual de la política de sostenibilidad y ambiental es tan potente que en los próximos años tendrán un impacto tangible en cómo se orienta la prestación de nuestros servicios. Las instancias políticas establecen el marco correspondiente mediante leyes, decretos y demás normas. Para Dachser, volviendo a la imagen del futuro de Victor Hugo, este no representa ni lo inalcanzable ni mucho menos lo desconocido.

Orientados hacia el futuro desde el ADN

En el corazón de la empresa familiar Dachser se encuentran la orientación hacia el futuro y la preparación de las generaciones venideras. A ello hay que unirle un entendimiento transversal de la responsabilidad corporativa, es decir, cómo se sitúa esta empresa familiar en la sociedad y cómo se compromete con ella. Desde su fundación, Dachser ha entendido todas estas cuestiones como una oportunidad. Nuestra dirección se orienta firmemente por unos valores de los cuales se deriva la tríada de estrategia, estructura y cultura. La familia Dachser se convierte así en una integrante activa más de la sociedad en el marco de una democracia libre, plural y activa. De ahí que la empresa siempre haya asumido su responsabilidad hacia sus empleados y el medioambiente.

Lo que en Dachser es evidente desde siempre, en otros lugares asciende ahora puestos en la lista de prioridades. Hace aproximadamente un año, Larry Fink, CEO de la gestora de inversiones Black Rock, levantó revuelo al publicar una carta abierta en la que instaba a las empresas y multinacionales a encontrar su razón de ser no solo en maximizar los beneficios, sino en responder además a las cuestiones sociales y ecológicas urgentes de nuestro tiempo. De igual importancia es considerar que mucha gente joven es cada vez más consciente de la contribución de su trabajo a la sociedad y al medioambiente: cuestiones decisivas a la hora de escoger para qué empresa trabajar. Según la tesis de Fink, las empresas que rompen con el utilitarismo cortoplacista y que persiguen más que la maximización de los beneficios financieros están en posición de entrar ya en la época del significado social, denominada la «nueva era del sentido».

Desde nuestro punto de vista, la atención debe centrarse en cuestionar qué utilidad tiene una empresa mediante sus productos y servicios y cómo genera beneficios al mismo tiempo. La ética empresarial supera ampliamente el «donar para hacer el bien»: lo importante es, sobre todo, ver cómo se generan beneficios y menos qué se hace con ellos. →



Bernhard Simon, CEO de Dachser, considera la empresa familiar bien preparada para el futuro, gracias a su orientación de valores

La sostenibilidad como moda no vale

Para Dachser, cuando el significado social se entiende de forma artificial, en ningún caso se trabajan las bases de un trato honesto y sincero con las empresas, la sociedad, los colaboradores y el medioambiente. Quien use «social» y «ecológico» solo como etiquetas, las tirará por la borda con la misma rapidez que las ha incorporado.

A Dachser no le hace falta inventar ni partir de cero a la hora de definir el sentido y objetivo de su orientación «for Future»: la razón de ser de la empresa fue y sigue siendo la logística conectada, algo que hace con gran pasión desde hace generaciones. Las bases de la gestión corporativa de Dachser son unos valores estables, el espíritu empresarial y la convicción de practicar una logística que represente siempre una mejora del balance logístico para nuestros clientes. De ahí nace la identidad de la empresa familiar. Esto nos motiva en nuestro día a día, en la forma de ampliar y organizar la empresa, así como en el trato cordial con clientes y personal.

Con este contexto, Dachser siempre ha crecido de forma «sana» y lo seguirá haciendo así. Al mismo tiempo, sabemos que el crecimiento en el marco de la internacionalización y la globalización establece cada vez más altas exigencias en cuanto a la dirección y orientación de la empresa. Por este motivo, ya en los años noventa creamos una división propia para estrategia y desarrollo empresarial, en la cual se asentaban los programas estratégicos prioritarios de nuestros campos de negocio. A partir de ahí, trabajamos el tema de Compliance con una sensibilización continua sobre las normas de comportamiento derivadas de la cultura Dachser y también de las normativas éticas

aceptadas mundialmente. El resultado fue un entendimiento unificado de la empresa y una mayor solidez de la estructura organizativa para poder dirigir la compañía a nivel mundial.

Tanto en aquel momento como hoy, todas estas medidas partían de reconocer que solo podríamos poner en marcha una logística orientada al futuro e innovadora con éxito si en todas las regiones, con una integración de nuestro código de conducta vinculante, estábamos lo más cerca posible de nuestros empleados y clientes y si encontramos con ellos la mejor solución en nuestras redes. Así podíamos, por una parte, poner en marcha una estrategia dinámica de internacionalización y, al mismo tiempo, con nuestro lema: «one world - one company - one network», garantizar la integración cada vez mayor de todas nuestras estructuras y procesos para beneficio de nuestros clientes.

Aprovechar todas las oportunidades

En Dachser, la consolidación de tráfico pertenece desde el principio a su modelo de negocio. A ello está vinculado también uno de los aspectos más importantes para la sostenibilidad, es decir, el uso máximo del espacio de carga para minimizar las emisiones de CO₂ por unidad transportada. Responde a los intereses más primarios de Dachser y de nuestros clientes aprovechar todas las posibilidades de la digitalización y TI, tanto de parte del cliente como del proveedor, para seguir optimizando la eficiencia.

También por ello hace años que, con la creación de la Corporate Unit Corporate Solutions, Research & Development, hicimos de la preparación sostenible para el futuro una parte integrante del desarrollo empresarial estratégico de Dachser. Seguiremos impulsando y aplicando en la práctica de forma continua y objetivada todas las cuestiones técnicas y económicas que tengan sentido para una logística sostenible. Como, por ejemplo, nuestro proyecto de innovación para el transporte de grupaje libre de emisiones en los centros de las ciudades, que se inició en Stuttgart y que entretanto se irá introduciendo en otras ciudades.

A nosotros no nos interesan tanto los grandes titulares, nos concentramos más en la aplicación amplia de los pequeños pasos sistemáticos que, en su totalidad, con el paso del tiempo, obtienen el efecto deseado. Ese camino no lo hacemos de forma consciente por primera vez hoy, sino que forma parte de una buena tradición. Los resultados están a la vista de múltiples maneras en nuestra infraestructura y procesos logísticos.

La calidad que a ellos se vincula convence a clientes de todo el mundo a profundizar en su creación de valor con la ayuda de Dachser. Esto ocurre porque la empresa, con todo su personal, vive de forma consciente sus valores. De ahí deriva Dachser una obligación autoimpuesta de implicarse con la sociedad y la compatibiliza de forma única, como ciudadano corporativo, con su significado y objetivos empresariales. ¿Y qué significa esto para el futuro de Dachser? Parafraseando a Victor Hugo: sobre todo, centrarse en las oportunidades. Aprovechémoslas.



Solo el que tiene un objetivo
logrará alcanzarlo

DESULFURACIÓN

Los mares mundiales deben estar más limpios. Con un nuevo Reglamento, la Organización Marítima Internacional (OMI, IMO en inglés) busca reducir en los próximos cinco años las emisiones de azufre de los buques en un 77 por ciento. Con la norma denominada IMO 2020, que entró en vigor en enero, debería reducirse la contaminación atmosférica por óxidos de azufre en un 68 por ciento, lo cual se traducirá en menos lluvia ácida y constituirá una importante aportación a la lucha contra la acidificación de los océanos.



MOVE THE WORLD. MOVE **YOUR FUTURE.**

Philipp B.:
**Especialista en IT
y programador de
sistemas globales.**



ENVÍE SU SOLICITUD YA

Únase a nosotros para llegar a ser parte de la economía global:
www.dachser.com