



“Si no cambia la normativa, ni el platooning ni la conducción autónoma mitigarán la falta de conductores”

Los inicios de Furgo-Trayler se remontan a mediados de los años 70, cuando su fundador, Rafael Monzón Serrano, adquirió una Siata 700 y empezó a distribuir productos de bollería fresca por la provincia de Tarragona. Han pasado una cuantas décadas, un periodo en el que la compañía de transporte por carretera ha experimentado un gran crecimiento. En el año 2000, la segunda generación familiar, es el caso de su hijo Juan, se incorpora a la empresa, ocupando, una década después, la dirección de la misma. Hoy día, Furgo-Trayler opera una flota propia de 185 camiones conducidos por una plantilla de 220 conductores y una bolsa de entre 70 y 80 vehículos subcontractados fijos. Para el cierre de 2019, la compañía, que también realiza transporte internacional desde 2007 y es la primera de su sector de la provincia de Tarragona por facturación, prevé superar los 40 millones de ingresos y alcanzar el 3% de beneficio antes de impuestos.

Furgo-Trayler trabaja con un taller propio, algo que no es común. ¿Por qué?

Desde los inicios de Furgo-Trayler, el fundador Rafael Monzón, mi padre, siempre tuvo la vocación de hacer los mantenimientos y averías de su flota. El taller lo consideramos imprescindible en nuestra operativa, nos proporciona una gran flexibilidad a la hora de priorizar las reparaciones de los vehículos y remolques más necesarios y, gracias a disponer de taller propio, conseguimos reducir nuestro coste de mantenimiento.

¿Cuáles son los principales destinos de Furgo-Trayler en España y Europa?

En España, los puntos donde más vamos son Madrid y Galicia, pero vamos a todo el país cada día. En Europa, Francia es el número uno y después Alemania. También vamos a Bélgica, Holanda, Inglaterra...

¿Cómo les afecta el Brexit?

De momento, no nos afecta con nada más que con colas. Estamos a la expectativa. Es un porcentaje pequeño el que hacemos con el Reino Unido. Verdaderamente, no sabemos si ver el Brexit como una amenaza o como una oportunidad. Si acaba siendo una realidad, seguramente habrá empresas que decidan dejar de servir a Reino Unido y otras se especializarán en el transporte a ese país. Para estas últimas, podrá ser una oportunidad.

¿Han empezado a utilizar autopistas ferroviarias?

Por el tipo de servicio que realizamos, no nos encaja este tipo de infraestructura

actualmente. En todo caso, ofrecemos proyectos a medida a cualquier cliente que quiera que sus mercancías sean transportadas de la forma más sostenible posible y, dependiendo de la necesidad, el destino, la frecuencia, el volumen, etc, podemos trabajar intermodal, carretera mediante GNL, megacamión, etc. Estamos especialmente interesados en realizar un transporte lo más sostenible posible, si es la voluntad de nuestros clientes.

¿Qué parte de la flota utiliza GNL y de cuántos megacamiones dispone la compañía?

Tenemos siete vehículos 100% GNL. Trabajamos con gas para dar la posibilidad a los clientes de tener un transporte sostenible, pero, para nosotros, no representa ninguna ventaja económica. En cuanto a los megacamiones, disponemos de seis para las rutas nacionales.

¿Cómo lidian con los camiones en vacío por el gran desequilibrio entre lo que se exporta y lo que se importa?

Sin duda, es una asignatura pendiente mejorar la rentabilidad en las importaciones. La necesidad de vehículos para realizar exportaciones nos marca el cómo gestionar las importaciones de los vehículos. Cuando nos encontramos con grandes necesidades de vehículos de exportación, debemos priorizar un tipo de importación que nos proporcione la disponibilidad del vehículo cuanto antes a una mejor rentabilidad.

La falta de conductores es uno de los problemas que sufre el sector. ¿Está afectando a su compañía?

Actualmente, la falta de conductores está dentro de las tres principales preocupaciones de la compañía, pero no percibimos una solución rápida y

sencilla, con lo cual seguro que a medio plazo será la mayor de las preocupaciones. No nos encontramos con flota parada por falta de conductores, pero sí es cierto que cada vez nos cuesta mucho más contratar nuevos profesionales para suplir bajas, jubilaciones, etc.

¿A qué achaca este problema y cómo cree que debe solucionarse?

Un porcentaje muy alto de las nuevas generaciones no encuentra ningún atractivo en la profesión de conductor. Este problema existe desde hace años y se ha ido salvando gracias a la entrada en el mundo laboral de trabajadores de países del Este (Rumanía, Bulgaria) y quizás, en menor medida, de conductores de Marruecos y Sudamérica.

¿Cree que el platooning y la conducción autónoma pueden mitigar este problema?

Si no existe un cambio normativo, ni el platooning ni la conducción autónoma harán que disminuya el número de conductores necesarios en el sector. Lo que sí pienso es que ayudará a enganchar a las nuevas generaciones porque, seguramente, la profesión también se vaya modificando con la aplicación de estas tecnologías y los requerimientos que necesiten las empresas de transporte sean muy diferentes a los actuales.

Aunque el transporte de mercancías por carretera es el más utilizado, los profesionales del sector se quejan de la falta de infraestructuras. ¿Qué opina al respecto?

Bajo mi punto de vista las infraestructuras son mejorables, pero hay que decir que en España tenemos una red de carreteras gratuitas mejor que en la mayoría de

Estados miembro de la Unión Europea. Mi queja, tanto en España como en el resto de la red europea de carreteras, es la falta de parkings en condiciones con unos servicios mínimos adecuados y vigilados. Nos encontramos con áreas de servicios repletas de camiones sin ningún tipo de vigilancia que obligan a muchos profesionales a realizar sus descansos en zonas nada seguras y sin posibilidad de acceso a un aseo.

¿Cómo afectan a su organización los cambios del nuevo ROTT como la pérdida de honorabilidad o el incremento del precio de las sanciones?

El importe de las sanciones ya era suficientemente disuasorio como para evitar cometer infracciones, aunque el incremento no nos preocupa especialmente porque no se contempla realizar ningún servicio fuera de los parámetros legales. En cuanto a los nuevos criterios de pérdida de honorabilidad, nos parecen desproporcionados y consideramos que la pérdida por parte de uno de los socios o administradores de una compañía de transporte debería ser por hechos realizados u ordenados directa y claramente por los mismos, no por infracciones que puedan cometer terceras personas.

¿Cuál es su posición sobre la política de peajes o viñetas?

En Catalunya, este hecho hace tiempo que existe. De hecho, cuando se puso en vigor la prohibición de la circulación por la N-340 en diferentes tramos, a nosotros nos originó un grave problema porque no estaban bien definidos los vehículos que podían circular por esta vía según el destino que llevaran. Además, para poder acceder a nuestras instalaciones, debíamos dar una vuelta de más de 20 km y sumar el incremento del coste de autopista. Teniendo en cuenta que el flujo de camiones que entran y salen de nuestras instalaciones dirección Norte es muy importante, el impacto económico fue relevante. Afortunadamente, entre todos los transportistas afectados, y con la ayuda de la federación de transportistas de Tarragona (Feat), se pudo solventar el conflicto relativamente.

¿Se tiene en cuenta el impacto real cuando se plantea la prohibición del paso de camiones por determinadas vías?

Cuando se toman este tipo de medidas, no se tiene en cuenta la magnitud de la afectación, como es el caso de las empresas transportistas de las zonas afectadas, de los negocios (gasolineras, restaurantes, etc) que tienen basado su flujo de ingresos en el paso de los camiones por sus zonas. Como usuario, puedo decir que en aquellos tramos afectados que no pueden circular camiones, el tráfico es mucho más fluido, pero antes de aprobar este tipo de normas se debería tener prevista una solución para las partes afectadas.

Y las empresas buzón, ¿cómo afectan a una empresa como Furgo-Trayler?

Si entendemos como empresa buzón aquella que tiene su sede en un país y opera mayoritariamente en otros, obteniendo de esta manera una ventaja competitiva respecto a costes laborales y cumplimiento de normativa social, es evidente que es una competencia desleal. Ojo, el sistema lo permitía. Entiendo que con el nuevo paquete europeo de movilidad, este tipo de empresas creadas con esa finalidad desaparecerán. Respecto a las empresas buzón dentro de España, creo que el problema se solventaría creando un único convenio estatal, ya que actualmente tenemos convenios con diferencias de más del 100% entre ellos.

DE LA BOLLERÍA FRESCA A UNA FLOTA PROPIA DE 185 CAMIONES

La empresa comenzó con la distribución de bollería fresca en la provincia de Tarragona en la década de los 70. Hasta mediados de los 80, el transporte que realizaba Furgo-Trayler era de ámbito regional con vehículos ligeros. Fue entonces cuando Monzón compró su primer tráiler marca Pegaso y amplió su red de transporte a toda España. A partir de 1991, nació la marca Furgo-Trayler, con una flota de seis camiones. Desde entonces, la compañía ha ido creciendo tanto en oferta de servicios como en volumen. En 2007, la compañía trasladó su modelo de servicio urgente al transporte internacional y, en años posteriores, se amplió también a sectores como la alimentación, el textil, la automoción... Todo ello ha llevado a la empresa a contar ya con una flota propia de 185 camiones y con

perspectivas de crecimiento en los próximos años.