

ESPECIAL Transporte y logística

ÁNGEL DE CASTRO

El sector apuesta fuerte en Aragón

La creación de centros de investigación y la posición geoestratégica de la comunidad autónoma permiten el desarrollo del transporte y la logística





El sector del transporte y la logística aporta más del 5% del PIB europeo

Este sector es un pilar importante en el desarrollo de Aragón gracias a su situación geoestratégica

La creciente globalización de mercados favorece los flujos de mercancías entre países y regiones

M EL PERIÓDICO
monograficos@aragon.elperiodico.com

La situación geoestratégica de Aragón favorece la apuesta por la logística y, como consecuencia, por el transporte como un paso fundamental del proceso. Que el sector del transporte de mercancías por carretera sea un sector competitivo a nivel nacional e internacional es un síntoma de una sólida y valiosa contribución al crecimiento económico de nuestra comunidad autónoma. El sector del transporte y la logística produce más del 5% del PIB europeo y el despegue de este sector puede deberse a la creciente globalización de mercados que ha favorecido los flujos de mercancías entre países y entre regiones, lo que ha supuesto un aumento específico del peso del transporte en la economía.

El sector de transporte de mercancías por carretera es un sector muy regulado. En primer lugar, lo es por su gran peso económico. En segundo lugar, se debe a su importancia estratégica que tiene para que el resto de industrias y servicios. Y, por último, por sus características especiales relativas a temas que ya por sí mismos son objeto de intensa legislación como, por ejemplo, la prevención de accidentes, la contaminación medioambiental o la regulación de las horas de trabajo. Toda su regulación es fruto de la relevancia del sector en la economía.

La estratégica situación y las inversiones en infraestructura y co-



JARME GALINDO

Camiones circulando por la autopista AP-68 a la altura de Utebo.

municación en Aragón han propiciado la consolidación de diversas plataformas logísticas en la región, como es el caso de Plaza en Zaragoza, la Plataforma Logístico-Industrial (Plhus) en Huesca, la Plataforma Logístico-Industrial (Platea) en Teruel y la Plataforma Logístico-Industrial y del Transporte de Fraga. Esto ha provocado que la logística y el transporte se hayan convertido en un pilar importante en el desarrollo de Aragón.

Sin embargo, queda mucho por hacer, según alertaron las Cámaras de Comercio e Industria aragonesas a principios de este año. Estas recordaron que la logística y la competitividad de la comunidad



Pasa a la página siguiente

Cintas de transporte en una importante nave logística de Zaragoza.

Viene de la página anterior

depende de sus conexiones y pidieron un impulso inversor.

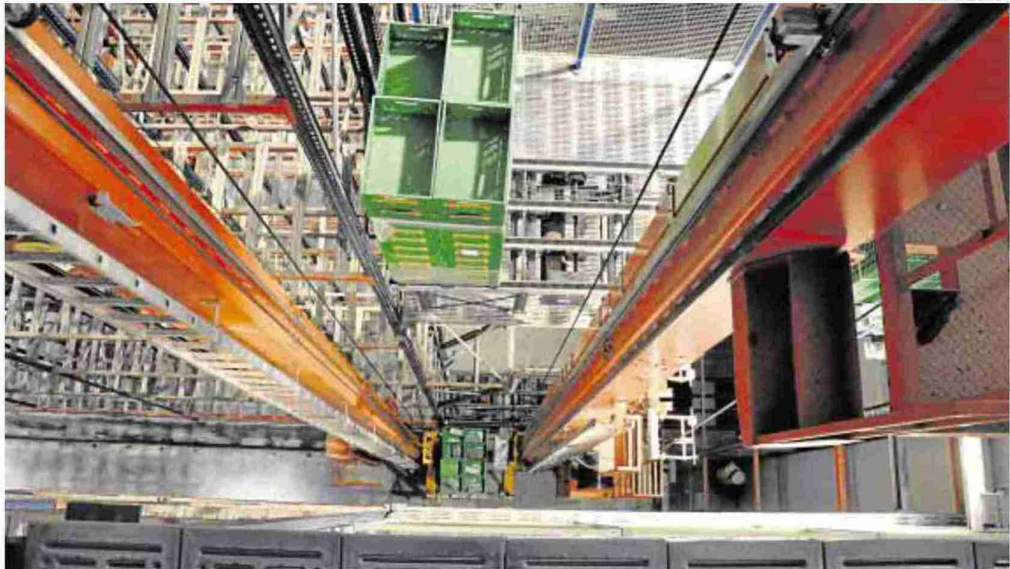
Así, las empresas pusieron el foco en proyectos inacabados como la reapertura de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau o la Travesía Central de los Pirineos, la autovía Mudéjar A-23, la del Pirineo A-21, la A-22 Huesca-Lérida y la Daroca-Calatayud-Soria. También está pendiente la comunicación entre Madrid y Teruel y la solución de los problemas de la N-II y N-232, carreteras con un gran volumen de tráfico y una elevada siniestralidad, según indicaron las empresas.

Un clúster colaborativo

Mirando el lado positivo, Aragón cuenta con el Clúster de Logística de Aragón (ALIA) desde el 2011, que impulsa la competitividad de este sector, identificando sinergias, oportunidades de negocio y proyectos de innovación e internacionalización. Actualmente el clúster está compuesto «por 40 empresas aragonesas con un volumen de facturación total de más de 4.800 millones de euros y más de 1.900 empleos directos», según explica su gerente Francisco Bordejé.

«Para el Gobierno de Aragón la logística aporta un 5,3% de PIB pero para nosotros es superior. No solo son los CNAES puramente logísticos, sino que la logística también es muy importante para una empresa de otro sector para aprovisionar las líneas productivas, los productos de almacenamiento y los productos de transporte interno de mercancías», apunta Bordejé. Según ALIA, este sector en Aragón aporta el 5,3% del PIB de la región.

ALIA actúa ofreciendo a sus socios soluciones colaborativas. «Les damos una forma de proyecto colaborativo e innovador en logística», señala el gerente. Entre los proyectos que el clúster aragonés tiene en marcha se encuentra Translog, cuyo objetivo principal es desarrollar un Sistema TIC que realice una



Una planta de logística ubicada en la capital aragonesa.



Un operario transporta mercancía a un vagón de tren.

gestión más eficiente de la información y documentación necesaria por las empresas para el control de sus vehículos y personas; la Central de Compras, que busca la mejora competitiva a través de la colaboración a la hora de afrontar la compra de elementos comunes por la suma de grandes volúmenes y la obtención de importante ahorros; y el proyecto DUM, en el que se plantearon diferentes mejoras como la descarga en horas valle, discos horarios, plataformas logísticas urbanas, plazas temporales de carga y descarga, carriles multiusuarios o utilización del tranvía con entregas con vehículos limpios. La actividad intermodal ha permitido a ALIA participar en proyectos europeos como CLYMA, en el que se ha promovido el desarrollo del corredor intermodal entre Madrid y Lyon, y que supone para Aragón la vertebración de su territorio de este a oeste. ■

LOS PEQUEÑOS Y MEDIANOS TRANSPORTISTAS

Aepta reivindica sus derechos

►► La Asociación Empresarial Pyme - Transporte Aragón (Aepta) expone las reivindicaciones de los pequeños y medianos transportistas de Aragón. El presidente de Aepta, Carlos Velasco, expresa que «con independencia de que la rebaja del precio del gasóleo ha supuesto un respiro, ha sido un respiro completamente artificial que no depende absolutamente del mercado del transporte».

Carlos Velasco destaca que lo que queda, en definitiva, «son unos precios que son verdaderamente ridículos que no cubren los costes de la empresa», un problema que sobre todo afecta a las personas y empresas que se dedican en exclusiva al transporte. Por ello, piden que se manten-

gan unos precios que «por lo menos cubran los costes».

«Las grandes empresas que se han hecho dueñas y señoras de la comercialización dominan los precios y nosotros no tenemos absolutamente ninguna posibilidad de cobrar más de lo que actualmente se está cobrando», señala Carlos Velasco.

Por ese motivo, la Asociación Empresarial Pyme - Transporte Aragón pide mayor implicación por parte de la Administración que, desde su punto de vista, no «hace absolutamente nada por evitar el problema».

Esta asociación, compuesta por pequeños y medianos transportistas, son «los paganos de toda la crisis económica», concluye Velasco.

Servicio Urgente
TRANSPORTES HNOS. NICOLAS

Empresa familiar dedicada al transporte de mercancías
Carga completa, Grupaes,
Servicios urgentes,
Mercancías peligrosas A.D.R.

C/ Castilla, nave 5
50420 CADRETÉ (Zaragoza)
Tel. 671 543 824

Asociación
Empresarial
Pyme-Transporte
Aragón

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA
LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA DE ARAGÓN

Sede social: Plaza de España 5, 2º B • 50001 Zaragoza
Tels. 976 21 70 29 - 976 22 07 26 • Fax 976 22 98 68

Aragón como centro estratégico para desarrollar el sector logístico

Las alianzas entre empresas vertebran una red fuerte que ayuda al desarrollo de la comunidad autónoma

El último logro ha sido la venta de una parcela de 98.000 metros cuadrados de la plataforma Plaza

M EL PERIÓDICO
monograficos@aragon.elperiodico.com

La logística se entiende como el conjunto de medios y métodos necesarios para llevar a cabo la organización de una empresa o de un servicio, especialmente de distribución. Pero en la actualidad, este concepto va más allá y se entiende, en el sector empresarial, como la gestión y la planificación de las actividades de los departamentos de compras, producción, transporte, almacenaje, manutención y distribución.

En este sentido, la comunidad autónoma de Aragón se encuentra en un punto geográfico estratégico dentro de España y ha aprovechado su posicionamiento para desarrollarse como un territorio idóneo para apostar por las labores de logística empresarial y por los transportes. En la actualidad, la construcción de plataformas logísticas, la inversión de nuevas infraestructuras de transporte y el desarrollo de centros de investigación es una realidad y todo ello ha conseguido atraer a empresas exteriores.

Aliar estrategias

La Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza) alia sus estrategias con la Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ) y bajo el paraguas de Plaza se aglutinarán Expo Empresarial, la Plataforma Logística Huesca Sur (PHLUS), la Plataforma Logístico-Industrial de Teruel (Platea) o los suelos con vocación empresarial gestionados por el Instituto Ara-



Una zona de aparcamiento para la flota de camiones de una empresa aragonesa.



Un almacén de una empresa aragonesa, centro de la cadena logística.

SERVICIO ESPECIAL

gonés de Formento. Todo ello, vertebrará una red logística que ayuda al desarrollo de la región.

El último logro de la plataforma logística Plaza ha sido la venta de una parcela de 98.000 metros cuadrados a un grupo español que se dedica a la explotación en arrendamientos de bienes inmuebles. Su intención en Zaragoza es construir naves destinadas a trabajos logísticos. Con la inminente firma de la venta, se cerrará una de las mayores operaciones que ha sellado Plaza en su historia, solo superada por la firmada en el 2003 con el grupo Inditex (por un total de 200.000 metros). A estas les siguen las acordadas en el 2009 con el grupo BSH (124.000 metros cuadrados) y con Decathlon (91.000 metros cua-

DESARROLLO

La construcción de plataformas logísticas y de centros de investigación es una realidad en la región

drados de parcela, en el 2010).

Además, el Consejo de Administración de Plaza conoció otra opción de compra para la empresa de mensajería TXT, que el pasado mes de noviembre adquirió 15.000 metros cuadrados sobre los cuales ya está trabajando para construir sus instalaciones, en las que prevén operar el próximo septiembre y que podría quedarse pequeña para sus planes a medio plazo. TXT pretende contratar a 30 nuevos trabajadores en una primera fase, a los que se sumarían los nuevos que se ocuparían en una eventual ampliación. Para ello ha planteado una opción de compra por otros 15.500 metros cuadrados. ■

Tradime trabaja para mejorar la calidad de vida de los transportistas

La organización cuenta con más de 700 asociados y una flota de 2.000 vehículos

La asociación se opone a la implantación del tramo autonómico del impuesto de hidrocarburos

EL PERIÓDICO
monograficas@aragon.elperiodico.com

La Asociación Empresarial de Transportes Discrecionales de Mercancías por Carretera (Tradime-Aragón) nació en el 1977 con el objetivo de representar y defender los intereses y derechos del autopatrón y del pequeño y mediano empresario del transporte. Tradime continúa, treinta y nueve años después, con su trabajo al servicio de sus más de 700 asociados.

Los problemas que afectan al sector del transporte por carretera ponen en marcha a Tradime. La devolución del céntimo sanitario declarado ilegal –que muchos transportistas todavía no han cobrado–, el rechazo a la implantación del tramo autonómico del impuesto de hidrocarburos en Aragón y la petición de aumentar las zonas de aparcamiento para camiones del parque de vehículos pesados de Aragón son tres de las principales reivindicaciones actuales de Tradime.

Aragón se había convertido en una de las pocas comunidades autónomas que desde la creación del impuesto de Hidrocarburos en el 2002 había optado por no aplicarlo. Sin embargo, este año comenzará a hacerlo por un importe de 2,4 céntimos por litro, que podrá ser devuelto a los transportistas mediante el mecanismo del gasóleo profesional, aunque esta devolución deja fuera a los transportistas de vehículos de menos de 7.500 Kg. de Peso Máximo, una discriminación que lamenta Tradime. Desde la asociación conside-

ran que esta medida «va a ocasionar un perjuicio en la competitividad del sector y en la actividad económica de Aragón», ya que la aplicación del tramo autonómico del impuesto «provocará efectos frontera en las zonas limítrofes entre distintos territorios».

Contra el céntimo sanitario

Uno de los logros recientes de Tradime –ya que se posicionó en contra de la medida– es la decisión del Tribunal Supremo de revocar la negativa del Gobierno a reconocer la responsabilidad patrimonial del Estado en relación al impuesto sobre ventas minoristas de hidrocarburos, conocido coloquialmente como céntimo sanitario, lo que obliga al Estado a devolver no sólo lo recaudado durante los últimos 4 años, sino desde que se aprobó dicho impuesto en el 2002. El Tribunal de Justicia Europeo declaró ilegal di-

LOGRO

Tradime aplaude la decisión del Gobierno de Aragón de crear el Consejo Aragonés de Transporte

cho impuesto en el 2014 por considerarlo contrario a la normativa comunitaria, estableciendo además la no limitación temporal de los efectos de la sentencia, al quedar acreditada la actuación culpable del Estado español al haber mantenido vigente dicho impuesto durante más de una década pese a las sucesivas advertencias de las instituciones comunitarias sobre su ilegalidad.

Consejo de Transporte

Por otro lado, Tradime aplaude la decisión del Gobierno de Aragón de crear el Consejo Aragonés de



María José Pardo, gerente de Tradime Aragón.

Transporte en apoyo a este sector. Este tiene como objetivo cooperar con la Administración en la preparación y mejora de la competencia profesional de los profesionales del sector, promover y colaborar con la Administración en el desarrollo de iniciativas destinadas a impulsar los Centros Terminales y Estaciones de Transporte terrestre y participar en la elaboración de disposiciones que afecten a la ordenación de los transportes terrestres dentro del ámbito territorial de Aragón.

Por su parte, Tradime, que es una de las organizaciones más consolidadas de Aragón, ofrece un servicio completo a sus asociados como la asesoría legal, fiscal y laboral, recursos de multas, trámites de tráfico y transporte y formación. ≡

LA ASOCIACIÓN SOLICITA

Tradime, por los derechos del transportista

►► La Asociación Empresarial de Transportes Discrecionales de Mercancías por Carretera exige la devolución de ingresos indebidos en la cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de los conductores asalariados a la Seguridad Social.

Las empresas de transporte de mercancías que, hasta 31 de diciembre de 2015, han estado cotizando en concepto de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales por

sus conductores de vehículos de más de 3,5 Tm de carga útil, por el tipo correspondiente a la letra f) del Cuadro II de la Tarifa de Primas (un 6,70%), han cotizado en exceso, pues deberían haber cotizado al tipo previsto para el CNAE de su actividad (normalmente, un 3,70%).

Por ello, desde Tradime entienden que se puede solicitar la devolución de los ingresos indebidos por este concepto en los últimos cuatro años.

Mercedes Royo

PRESIDENTA DE LA CIUDAD DEL TRANSPORTE DE ZARAGOZA

«Somos uno de los sectores estratégicos»

M EL PERIÓDICO
monograficos@aragon.elperiodico.com

—¿Qué es la Ciudad del Transporte de Zaragoza para aquellos que no la conozcan? ¿Cuántas empresas la componen?

—Es un Centro de Transportes, es decir, un polígono especializado en el transporte y la logística y especialmente diseñado para incrementar la competitividad y servicios de las empresas del sector. Actualmente hay más de 200 empresas instaladas y un altísimo índice de ocupación.

—¿Con qué objetivo nació la CTZ?

—Originariamente, hace más de 40 años, nació con la finalidad de dotar a las empresas de transporte de unas instalaciones dignas y adecuadas para ejercer su actividad y posibilitar que salieran del casco urbano con las afecciones que eso tenía.

—¿Qué servicios ofrece la CTZ en la actualidad?

—Se ofrecen la mayoría de los servicios que precisan para su trabajo diario como zonas para estacionar vehículos, talleres, repuestos, gestorías, lavaderos, hostelería, esta-

ción de servicio, además de vigilancia y mantenimiento por destacar algunos. Además, la propia configuración urbanística permite que alrededor de las naves tengan una zona de uso exclusivo de las mismas para estacionar vehículos pesados.

—¿Qué innovaciones ha llevado a cabo la CTZ durante este tiempo?

—En los últimos años hemos tratado de mejorar el mantenimiento de las infraestructuras ya que el Ayuntamiento no proporciona prácticamente ningún servicio al ser un polígono privado, aunque nuestras empresas no pagan menos impuestos municipales por ello. Por ello, hemos tratado de mejorar la situación de nuestros vales, red de aguas e iluminación y la limpieza. Lo más destacado en los últimos años ha sido la implantación de un sistema de cámaras de vigilancia ya que la seguridad es una de las mayores preocupaciones.

—¿Qué relevancia tiene el sector del transporte en nuestra comunidad autónoma?

—El transporte y la logística es uno de los sectores estratégicos que definen la actividad económica de nuestra comunidad, somos un re-



Mercedes Royo, presidenta de la Ciudad del Transporte de Zaragoza (CTZ).



Una de las zonas de estacionamiento para camiones de la CTZ.

ferente nacional e internacional y aportamos más del 5% del PIB.

—¿Cuáles son las principales preocupaciones o dificultades del sector actualmente?

—La dificultad de repercutir los costes a los clientes y nos preocupa el escaso interés de la Administración por un sector estratégico. Cada día hay más trabas para trabajar.

—¿Cuáles son los desafíos de futuro de la CTZ?

—Seguir mejorando en el acondicionamiento, mantenimiento y seguridad, atraer a más empresas para seguir siendo un centro modélico con una privilegiada situación. ■

NURIA SOLER

Operinter Zaragoza ensalza el valor del trabajo en equipo

La empresa opta por la especialización enfocada a las compras estratégicas

La compañía actúa en el transporte internacional marítimo, aéreo, terrestre y por ferrocarril

EL PERIÓDICO
monografias@aragon.elperiodico.com

«Formar personas y hacer equipo». Estos son los dos valores fundamentales de la empresa transitaria Operinter Zaragoza, cuyos orígenes se remontan al año 2004. Y esto se refleja en el servicio que ofrecen a sus clientes. La empresa actúa como intermediadora en la compra-venta de servicios de transporte internacional de mercancías: ya sea por vía marítima, aérea, terrestre o por ferrocarril. «La mera intermediación no garantiza el futuro de la compañía ni de nuestro sector; por lo que desde el comienzo apostamos por ofrecer alternativas o soluciones en las operaciones de compra-venta internacional, en colaboración con nuestros clientes, dentro de sus estrategias de expansión internacional», explica Eduardo Corella, director de Operinter Zaragoza.

La estructura actual de Operinter está compuesta por dieciséis profesionales repartidos en cuatro departamentos. El departamento de tráfico es el responsable de desarrollar y mejorar el servicio, en el departamento comercial se diseña la estrategia, el marketing y las ventas, el departamento de aduanas aporta un valor añadido y la diferenciación en el servicio de la empresa aragonesa respecto al de su competencia y el departamento de administración, financiero y de calidad aporta la *estabilidad* necesaria.

Desde sus inicios, la empresa Operinter Zaragoza, consciente de la necesidad de conocer y dominar las variables que condicionan las compras en terceros países, ha op-

tado por una especialización enfocada en las compras estratégicas –en países como China, Tailandia e India–, dominando así las variables que las afectan y ofreciendo valor añadido a los clientes. En este sentido, el grupo Operinter se encuentra conectado a través del servicio telemático EDI (Intercambio Electrónico de datos) con la Dirección General de Aduanas. Esto le permite alcanzar la máxima agilidad y rapidez para la ejecución de todos los trámites aduaneros solicitados en beneficio de sus clientes.

Excelencia en servicio

Todos los esfuerzos de la empresa se encaminan a poner en valor todos los activos que toman parte en el proceso de trabajo. Por un lado, Operinter cuida a sus clientes en «la

ÉXITO

Operinter busca «la calidad total y la excelencia en el servicio», según expresa Eduardo Corella

búsqueda de la calidad total y excelencia en servicio, flexibilidad/adaptabilidad y transparencia». Por otro lado, establece relaciones de beneficio mutuo con sus proveedores, maximiza el valor de la inversión a sus accionistas, contribuye al desarrollo de las capacidades competencias y habilidades de sus colaboradores y participa en iniciativas solidarias dentro de su política de Responsabilidad Social Corporativa.

Pasión e inconformismo

Sin duda, uno de los valores más importantes de Operinter es el trabajo participativo. La empresa apuesta por «el trabajo en equipo que aglutina y no excluye, como



El equipo de la empresa aragonesa Operinter Zaragoza.



Las oficinas de la empresa de transportes en la capital aragonesa.

garante del éxito», expresan desde Operinter. Esto se traduce, según apunta Corella, en «esfuerzo y vocación de servicio de nuestro equipo», en «pasión» e «inconformis-

mo» con los resultados obtenidos. Además, Operinter Zaragoza mantiene un compromiso ético y estricto con el cumplimiento de la normativa legal fruto de la profesionali-

dad de la empresa transitaria, líder en la comunidad autónoma de Aragón. «En Operinter Zaragoza, S.A., ser el mejor no es un objetivo, es una actitud». ■

Carmelo González

PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE ZARAGOZA



Carmelo González Sayas, presidente de la Federación de Empresas de Transporte de Zaragoza.

«Para el desarrollo de Zaragoza y Aragón, el transporte es vital»

M EL PERIÓDICO
monografico@aragon.elperiodico.com

—¿Qué es FETRAZ?

—Es una Federación de Empresas de Transporte de Zaragoza. Hasta diciembre éramos cinco asociaciones las que componíamos la federación: Asociación Empresarial de Transportes de Mercancías Discrecionales de Zaragoza (ASETRAZ), Asociación Empresarial de Agencias de Transportes y Mercancía Fraccionada y Logística (ATRA-

MEF), Asociación Regional de Mudanzas, Transportes de Muebles y Guardamuebles (ATRAMUG), Asociación de Grúas de Aragón (AGRUAR) y ATEIA ARAGON, OLT. Recientemente, carga general, paquetería y mudanza nos hemos fusionado con el afán de mejorar nuestra capacidad de gestión y nuestra imagen.

—¿Cuál es el objetivo de la federación?

—Nuestro objetivo es dar apoyo a

nuestros asociados en cualquier tipo de servicio. Un caso concreto es el del céntimo sanitario, que el año pasado se demostró que era ilegal. Otro tema candente actualmente es el del reparto urbano. Trabajamos con el fin de mejorar y no perjudicar al ciudadano, mejorar los ruidos y la contaminación. También formamos parte de la mesa de negociación del convenio laboral con todos los sindicatos, las asociaciones somos las que representamos a la parte empresarial.

La Federación de Empresas de Transporte de Zaragoza representa a algo más de 2.800 vehículos y a unos 4.800 empleados

—¿Qué representación tiene FETRAZ en Aragón?

—Representamos a algo más de 2.800 vehículos y a unos 4.800 empleados.

—¿Cuáles diría que han sido los logros principales de FETRAZ?

—Uno de los logros más importantes es poder representar a una parte de los transportistas de Zaragoza. Además, diría que a lo largo del 2015 hemos sido la asociación que más formación ha dado a conductores en lo relativo al CAP, la formación que debe tener un conductor para poder desarrollar su actividad profesional. Seguimos tratando por todos los medios de dignificar nuestro sector.

—¿Qué servicios ofrece FETRAZ a sus asociados?

—La formación es nuestra arma más importante porque nuestro sector tiene una formación de obligado cumplimiento. También posibilitamos que haya un ahorro en la compra de combustible y estamos facilitando la posibilidad de gestión.

—¿Cuáles son los principales retos de futuro de la federación?

—Uno de los principales retos es seguir dignificando al sector. Zaragoza es una ciudad logística, yo diría que es la más importante del país por su ubicación geográfica. Tengo el honor de ser el presidente de la asociación Conetrans, la Confederación Española de Organizaciones Empresariales de Transporte por Carretera, con lo cual, la posibilidad de representar a Zaragoza en Madrid nos ayuda a que la voz de la capital aragonesa se escuche a nivel nacional. Uno de los puntos más importantes que tenemos este año es luchar para que no se apruebe el uso obligatorio de autopistas para los camiones.

—¿Qué importancia tiene el sector del transporte y la logística en Aragón?

—Uno de los pilares de la logística es el transporte. Aragón se ha vertebrado con centros logísticos importantes y es una actividad estratégica por su proximidad a Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao. Para el desarrollo de Zaragoza y Aragón, el transporte es vital. ■

El emprendimiento en el sector del transporte despegó en Aragón

La empresa de mercancías javieragón cuenta con una flota de diecisiete cabezas tractoras y cinco semirremolques

El empresario aprovecha las sinergias y apuesta por la innovación colaborativa

M EL PERIÓDICO
monograficos@aragon.elperiodico.com

Aragón cuenta en la actualidad con 105.292 trabajadores por cuenta propia dados de alta. Los autónomos representan una forma específica de crear empleo y riqueza dentro de todos los sectores y Javier Agón es uno de ellos que desarrolla su actividad dentro del sector del transporte y la logística de nuestra comunidad autónoma.

Este emprendedor, con veinte años de experiencia como transportista a sus espaldas, encabeza «javieragón», una empresa aragonesa especializada en transporte internacional de mercancías por carretera, fundada hace más de 15 años. La empresa comenzó su andadura de forma modesta y en el 2011 decidió ampliar unidades y renovar gran parte de la flota para ofrecer vehículos con una carga útil excepcional y con las longitudes máximas que la legislación le permitía, con el objetivo de adaptarse a las necesidades de los clientes.

En la actualidad ya cuenta con una flota de diecisiete cabezas tractoras y cinco semirremolques que operan en diferentes partes de Europa –principalmente en Portugal, Francia, Alemania, Italia, Reino Unido, Polonia y Dinamarca, entre otros– dando un servicio diario de carga y transporte, donde cabe destacar la especialización de los conductores que participan y realizan la entrega de la «última milla», reforzando así su valor diferencial y ofreciendo un alto grado de sincronización en la realización de rutas de largo recorrido. En la empresa «javieragón» trabajan 33 empleados y la empresa está especializada en viajes con doble tripulación.

Los servicios que realiza la empresa de mercancías van desde el transporte de abastecimientos in-



El empresario Javier Agón apuesta por una flota multimarca.



La entrega de una de las últimas unidades.



Agón cuenta con veinte años de experiencia.

dustriales hasta material de automoción pasando por mercancía paletizada, textil y mercancías de alto valor. Su actividad también ha ido en ascenso: en el 2015 alcanzó un kilometraje de rodadura en Europa de 3.000.000 recorridos, una cifra muy superior a la conseguida en el 2014.

A pesar de todas las trabas que tiene que superar un autónomo emprendedor –como el alto riesgo económico que supone impulsar un negocio en solitario, la difícil adaptación a un sector ya consolidado o las limitaciones financieras–, la empresa de Javier Agón ha conseguido desarrollar una trayectoria exitosa desde su sede en nuestra comunidad autónoma, un área que además se ve potenciada por su posición «geoestratégica» dentro de España y, específicamente, de «su proximidad a ciudades como Barcelona, Madrid y Bilbao», señala Javier Agón.

Innovación colaborativa

Javier Agón, miembro de la federación de empresas de transporte de mercancías de Zaragoza (FETRAZ) y del cluster logístico de Aragón (ALIA), desarrolla su actividad aprovechando las sinergias con otras empresas para adquirir una mayor competitividad. Asimismo, Javier Agón apuesta por la innovación colaborativa «en estos años donde no es momento de competir sino de acompañarse», afirma Agón, que desde su empresa muestra un claro compromiso con el crecimiento del tejido empresarial de la región, así como por la puesta en valor de las personas que participan en toda la cadena del transporte.

Pero este empresario no se conforma. Dentro de su visión de máxima calidad y su total adaptación al cliente, los retos de futuro de la empresa «javieragón» son ampliar su flota multimarca, adquirir mayor profesionalidad y mejorar la calidad de los servicios a través de la innovación, además de mantener sus tres pilares fundamentales: «servicio de alto valor, sincronización y tiempos de tránsito record». ■

ENGUITA



Un embalaje especial realizado por la empresa aragonesa Enguita Embalajes para transportar una moto Harley.

Embalajes Enguita, un servicio integral y a medida del cliente

La empresa familiar aragonesa con más de treinta años de experiencia está especializada en la madera y el cartón

Enguita ofrece un servicio integral que comprende desde el asesoramiento hasta el almacenaje

M EL PERIÓDICO
monograficos@aragon.elperiodico.com

Con más de treinta años de experiencia a sus espaldas, la empresa aragonesa Enguita demuestra que ha acertado con la evolución y modernización de su negocio y que ha sabido acertar con el tipo de servicio que presta a sus clientes.

Especializados en el embalaje de

madera y mixto de cartón-madera, esta empresa familiar cubre, en la actualidad, todo tipo de actividades, principalmente las de carácter industrial. Así, para el embalaje de maquinaria y herramientas, especialmente para las piezas de grandes dimensiones, Enguita ofrece un servicio integral, que comprende desde el asesoramiento en las especificaciones para el transporte de las mercancías hasta el almacenaje del producto embalado antes de su carga.

Y es que desde Enguita Embalajes se explica que tanto la duración del trayecto como la climatología pueden influir en el producto, por

eso, además del embalaje, es preciso aplicar otras soluciones para proteger el producto ante humedades, altas temperaturas u otros factores externos a través de diferentes materiales que actúen de barrera. Estos son aspectos a tener muy en cuenta, sobre todo, en el apartado de las exportaciones, una actividad que ha influido positivamente en la facturación de la empresa, a pesar de la difícil coyuntura económica.

Esta empresa aragonesa ofrece un amplio servicio de embalajes. Las cajas fabricadas de cartón son muy resistentes, están paletizadas y reforzadas con madera. Además,

tienen menor volumen, hasta un 75% menos de peso de embalaje, además de ser más fáciles de manejar y montar y estar fabricados con productos reciclables.

Servicios especiales

Por otro lado, la empresa fabrica embalajes de gran tamaño para transportar equipos de grandes dimensiones y peso, incorporando herrajes y estructuras metálicas cuando se precisa. Además, aplican materiales barrera como bolsas de aluminio termosoldable, plástico con propiedades VCI o sales deshidratantes para la protección de las inclemencias atmosféricas. Del mis-

mo modo, trabajan con embalajes en-box, una solución destinada al transporte seguro de mercancías con posibilidad de recuperación, sistemas de embalaje plegables y desmontables con posibilidad de fabricar con distintos tipos de tableros unidos con perfiles metálicos galvanizados que hacen un cierre seguro y aspecto atractivo.

Enguita, además, se ha sabido adaptar a las necesidades de sus clientes. Así se ofrece a embalar el producto, con sus correspondientes sistemas de protección, ya sea *in situ* o en sus propias instalaciones, e incluso se puede ocupar del proceso de carga. ■

Sistemas postales más seguros

ZLC desarrolla una metodología para evaluar la eficacia de las medidas de seguridad

En el sector del comercio electrónico los problemas de seguridad aumentan los costes de entrega

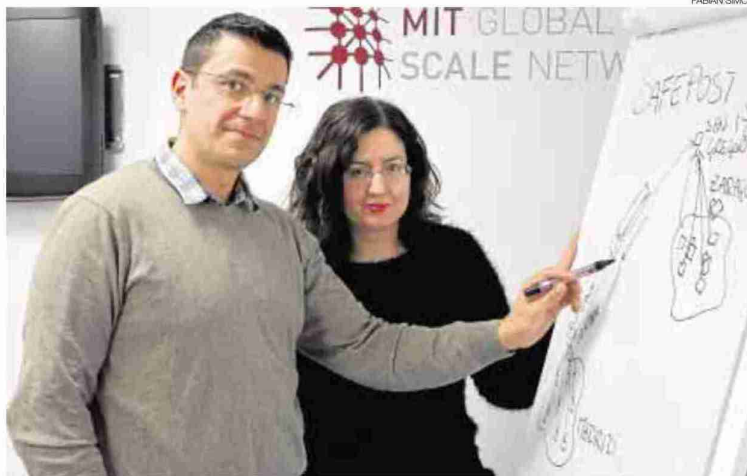
M EL PERIÓDICO
monograficos@aragon.elperiodico.com

En octubre de 2015, el gobierno chino anunció controles de seguridad más estrictos sobre los servicios de mensajería después de la explosión de un almacén y de unos paquetes bomba que produjeron víctimas mortales, según informó el *Wall Street Journal*. Entre las medidas adoptadas por las autoridades se incluyeron controles de rayos X en todos los correos, inspecciones de los paquetes antes de ser sellados, y nuevos procedimientos de registro para los usuarios de los servicios de distribución y logística.

En los últimos años, la seguridad en las cadenas de suministro postales se ha convertido en una preocupación en muchos países. El proyecto SAFEPOST, de 4 años de duración y financiado por la Comisión Europea, tiene como objetivo hacer que los sistemas postales sean más seguros.

«El terrorismo es sólo un tipo de amenaza a la que los servicios postales son vulnerables, otra es el contrabando de mercancías tales como antigüedades, animales, drogas y medicamentos», dice Luca Urciuoli, Profesor Asociado de Investigación de ZLC.

ZLC, centro de investigación y formación creado en 2003 por el Gobierno de Aragón en colaboración con el prestigioso Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) y la Universidad de Zaragoza, es uno de los participantes del proyecto y su papel se centra en la identificación de amenazas a la seguridad, y en la evaluación de los efectos producidos en la cadena de suministro por las contramedidas



Luca Urciuoli, Profesor de Investigación de ZLC; y Carolina Ciprés, Directora de Programas de Investigación.

asociadas.

La prioridad del proyecto es proteger la integridad de las personas, pero a los operadores postales también les preocupa que las cuestiones relacionadas con la seguridad impacten en su rendimiento. Aquellos operadores que no sean capaces de identificar las mejores soluciones de seguridad pueden sufrir un deterioro de los servicios perdiendo cuota de mercado.

La integridad de los servicios postales es clave para las empresas que compiten en el espacio del comercio electrónico ya que las medidas de seguridad pueden aumentar los costes de envío y, por tanto, los precios del servicio, así como causar congestión en los centros de consolidación, dando lugar a retrasos en las entregas.

Las cadenas de suministro postales involucran a gran número de agentes que potencialmente podrían hacer un mal uso del servicio. SAFEPOST explora las distintas soluciones de seguridad existen-

tes. Las cámaras digitales pueden ser programadas para buscar indicios de manipulación en el contenido de una carta o un paquete. Por otro lado, los rastreadores electrónicos, pueden detectar la presencia de partículas de drogas y explosivos. SAFEPOST también trabaja en la recopilación e intercambio de información de modo que cada oficina y centro de consolidación recopile diferentes tipos de información y pueda decidir si un paquete sospechoso necesita una inspección más exhaustiva.

Evaluar la eficacia

Dentro del proyecto, ZLC trabaja en una metodología para ayudar a las empresas a evaluar la eficacia de las diferentes medidas de seguridad. La herramienta es similar a los programas que utilizan los piratas informáticos para poner a prueba los sistemas, y puede reducir drásticamente el coste de los tests de seguridad. Conocer cómo diferentes medidas afectan a la cade-

na postal en términos de seguridad y de rendimiento operativo da a los operadores una mejor comprensión de los costes y las ventajas comparativas asociadas obteniendo una ventaja competitiva.

La herramienta desarrollada por ZLC permite simular varios escenarios de riesgo. Los usuarios pueden probar diferentes estrategias de resiliencia y tienen la oportunidad de aprender cómo ponderar los factores de seguridad y el rendimiento operativo, así como cumplir mejor con los requerimientos gubernamentales. La herramienta puede servir para involucrar a profesionales de los sectores privados y públicos, y así facilitar acuerdos medidas de seguridad o inversiones asociadas.

El proyecto SAFEPOST terminará en abril de 2016, habiendo ayudado a servicios postales y de paquetería a reforzar la seguridad y desarrollar estrategias de gestión de riesgos más robustas en beneficio de todos. ■

PROYECTOS EUROPEOS

Competitividad fruto de la colaboración

►► «La logística es una de las áreas clave para Aragón, no solo por la posición geoestratégica que tiene, sino porque se ha posicionado como una de las áreas más importantes para el desarrollo y la competitividad de la actividad de la región», expresa Carolina Ciprés, directora de programas de investigación de Zaragoza Logistics Center (ZLC), el centro español con más proyectos europeos en logística, nombrado recientemente mejor universidad especializada en *supply chain* de España.

El proyecto SAFEPOST –liderado por Luca Urciuoli, vicepresidente del grupo de seguridad en la cadena de suministro que tiene la plataforma tecnológica europea en logística ALICE– es un ejemplo exitoso de colaboración europea en materia de seguridad en la cadena de suministro. «Proyectos como este nos han llevado a tener un rol muy importante en Europa en el área de seguridad logística», apunta Carolina Ciprés.

Por su parte, las empresas aragonesas se están posicionando de forma fuerte porque se han dado cuenta de que «la colaboración entre ellas les permite mejorar su competitividad», señala Ciprés. En este sentido, Zaragoza Logistics Center desarrolla el proyecto europeo CORE en colaboración con 77 socios, que cuenta con la participación de socios regionales como BSH, Transportes Sesé y la terminal marítima de Zaragoza.

Estas iniciativas demuestran el éxito de las actividades en colaboración entre empresas del sector en Aragón. Ejemplo de ello es ALIA, el clúster logístico aragonés promovido por ZLC.