A.T. Giribets 2000 / Transmogirs

Evolución natural

Estas dos empresas, pertenecientes a un mismo grupo, se han especializado en sendos nichos de actividad, con el objetivo de cubrir todas las necesidades de transporte de sus clientes.

Texto y Fotos: **Pedro García**

Charles Darwin desarrolló una teoría sobre la evolución de los seres vivos que es fácilmente extrapolable a otros ámbitos, incluido el empresarial, y más concretamente, al transporte. Un buen ejemplo de esto es la evolución que han seguido las empresas Transmogirs y A.T. Giribets 2000 bajo la batuta de Carles Giribet.

Carles representa la segunda generación de una familia que originariamente se dedicaba a la ganadería y la producción de piensos. La evolución del negocio les lleva a plantearse la necesidad de introducir un camión para realizar el reparto del pienso, que inicialmente ponen a medias con otra productor de piensos para que el vehículo tenga faena suficiente. Este es el origen de Transmogirs, "especie" que con el paso del tiempo va desplazando en importancia a la actividad original de la ganadería y la fabricación de piensos. Hasta que llega el momento en el que tienen que decir entre mantener su actividad de producción de piensos o centrarse en prestar servicios de transporte, por una cuestión de imagen ante los clientes. Y Carles decide apostar por el transporte.

Gracias al piso móvil y su versatilidad esta empresa ha ampliado su clientela

Dos especies

El siguiente paso evolutivo también tiene su origen en los clientes y sus necesidades de transporte. Como nos explica Carles, "las fábricas no quieren separar el transporte del producto terminado, el pienso, del transporte en granel de la materia prima que utilizan en su fabricación". Decide ofrecer un servicio integral, pero con las dos actividades por separado, a través de dos empresas.

Y es con el cambio de siglo cuando ve la luz una nueva "especie", A.T. Giribets 2000, empresa que se centra en el transporte de graneles, inicialmente de ámbito local y para la producción de piensos. Pero que se adapta a su medio natural según va cambiando este, por lo que actualmente también ofrece cobertura internacional, con rutas estables con Francia e Italia (el 30% de sus clientes son de una de estas dos nacionalidades), y ampliando la mercancía transportada a graneles diversos y mercancía paletizada. El radio de acción de Transmogirs, en cambio, se reduce a Cataluña y zonas limítrofes de Aragón.

Los clientes y sus necesidades han guiado la evolución de estas dos empresas

Una evolución, "impulsada por los clientes, acompañando su crecimiento y respondiendo a sus solicitudes", según nos asegura Carles, que actualmente se concreta en una flota de vehículos repartida entre 21 unidades en Transmogirs y doce en Giribets, a las que se unirán en breve cuatro tractoras más, y otras cuatro más probablemente antes de que acabe el año. Además, Giribets cuenta con el apoyo de quince autónomos, seleccionados según unos exigentes criterios, entre los que se incluyen el equipamiento de los semis y la tara de los vehículos. En graneles, el cliente suele exigir un tonelaje mínimo por vehículo y en Giribets están siempre dispuestos a dar una respuesta 100% satisfactoria a sus clientes.

Alta disponibilidad

Para conseguirlo, la disponibilidad de los vehículos es crucial, de ahí que los autónomos trabajen en exclusiva para la empresa, para garantizar el nivel de servicio. Con este mismo objetivo, el de la disponibilidad, esta empresa ha optado por adquirir sus vehículos con contratos de mantenimiento integrales. Carles nos explica su punto de vista al respecto: "El transporte ha sufrido una transformación, un camión es un instrumento y yo no quiero entender de mecánica. Necesito una respuesta rápida de la otra parte, del fabricante del vehículo". Esta forma de entender la actividad es la que le ha llevado a confiar en Motor Tárrega, concesionario oficial de Renault Trcuks. "Han hecho un gran esfuerzo para extender su estructura, que es de agradecer", comenta. Actualmente, Motor Tárrega cuenta con cinco puntos de servicio propios a lo largo de Cataluña, lo que supone que para Transmogirs sea "mi taller de proximidad en toda mi área de trabajo, lo

Mantener la tara baja supone que el aluminio esté presente siempre que sea posible en estos camiones, como en las ruedas.

que me permite solucionar cualquier incidencia de forma rápida y con un trato personal. Y la buena presencia de Renault en Francia me ofrece una buena respuesta para los tráficos internacionales de Giribets".

Ejemplares adaptados

Otra muestra de la adaptación de la empresa a las condiciones externas es la configuración de sus vehículos. En el caso de Transmogirs, alrededor del 60% del recorrido que realizan los camiones para suministrar pienso a unas 5.000 granjas se hace fuera de carretera, por caminos por los que en invierno la lluvia y la nieve se encargan de complicar todavía más el tránsito.

Por este motivo, han optado por ir incorporando en su flota vehículos con el sistema de tracción hidrostática desconectable para el eje delantero que ofrecen algunos fabricantes, como el Optitrack de Renault Trucks. "Para nosotros, los camiones con tracción hidráulica en el eje delantero son una necesidad, sobre todo en cuatro ejes y tractoras", afirma Carles. "Antes, nos daba miedo ir con un articulado. Un poco de agua, o incluso un camino en buen estado, pero con una curva con un poco de desnivel, nos podía complicar la vida. En invierno, sabías donde ibas, pero no cuando ibas a volver. Ahora, no nos hemos encontrado todavía con un sitio del que no podamos salir con esta tracción. Nos hemos olvidado de los arrastres y las grúas".

La tara es la característica que más condiciona su actividad

El piso móvil permite transportar graneles y mercancía paletizada.

Los requerimientos de los vehículos de la flota de A.T. Giribets son otros. Al transportar graneles, la característica principal es la tara, por eso el aluminio abunda en sus vehículos. Y para limitar los efectos que tiene trabajar con una bañera a la hora de encontrar retornos, la empresa está apostando por los pisos móviles. "Se pierde algo más de una tonelada de carga útil, pero su versatilidad nos permite venir de vuelta con paletizado", explica Carles, que añade que su objetivo no es "competir con la flota tautliner. Queremos aprovechar las sinergias con nuestros clientes habituales de granel, para transportar cuando se pueda también su producto final. Y, claro, si se puede, hacer nuevos clientes".

Nuevas vías de evolución

Mejorar día a día las condiciones de trabajo es una de las formas que tienen las empresas de avanzar en su gestión e incrementar su rendimiento. En este sentido, en Transmogirs han incorporado un sistema de navegación en todos los camiones y están introduciendo una a una, manualmente, como puntos de interés propios, las coordenadas de las 5.000 granjas que aprovisionan de pienso. Para que los conductores puedan encontrarlas incluso cuando la niebla se encarga de camuflarlas con el paisaje que las rodea.
En A.T. Giribets, donde los conjuntos cubren recorridos internacionales en los que los puertos de montaña suponen entre un 30 y un 40% del trayecto, el chófer es determinante en las cifras de consumo, registrándose diferencias que van de los 37,5 litros a los 43 litros cada 100 km. "Tener prisa en una ruta de montaña es fatal para el consumo. Por eso, vamos a motivar a los conductores para que se conciencien de la importancia del consumo, utilizando como árbitro el sistema de gestión de flotas Optifleet de Renault Trucks".

Y añade que, aunque el precio del equipo es un 25% superior al de una bañera, el 80% de la ampliación prevista de la flota se va a hacer con piso móvil, porque ha comprobado que la inversión extra se recupera.

¿El siguiente paso?

La evolución es un proceso continuo, sin fin. Y en Giribets ya están pensando en dar el siguiente paso. "Las necesidades de transporte de algunos de nuestros clientes son constantes a lo largo del año, no son estacionales, y en invierno, cruzar todos los días los Pirineos es complicado, sobre todo por el déficit de infraestructuras que sufrimos los usuarios de la N-230 por el paso de Vielha. Ajustándonos a las necesidades de estos clientes" nos cuenta Carles, "estamos valorando la posibilidad de poner en marcha un almacén de regulación de graneles. Pero es una decisión que hay que sopesar detenidamente. Una nave logística de paletizado puede ser de cualquier dimensión y es sencilla de construir. Para graneles, la extensión mínima es de 5.000 metros cuadrados y son necesarias unas condiciones de construcción y un equipamiento especial, sobre todo si es para consumos humano, que implican realizar una gran inversión. Es un gran paso, complicado, pero que no descarto pensando en el futuro". TRUCK

La configuración de este Renault Trucks C 430 8x2/6 le permite transitar sin problemas por los caminos de acceso a las granjas, manteniendo una elevada carga útil.