

# “La gestión de las paletas debe

## Jean Paul Meyronneinc | delegado general

Jean Paul Meyronneinc, licenciado en derecho, diplomado en Ciencias Políticas, Máster en Economías del Desarrollo autor de una decena de libros sobre transporte, ex redactor jefe de la revista francesa “L’officiel du transporteur”, Medalla de honor de las artes académicas de Francia y actual delegado general de la *Union Nationale du Transport Frigorifique (UNTF)*, es también, seguramente una autoridad europea en el mundo de las paletas, especialmente en su país, Francia, donde acaba de publicar un pequeño volumen “El libro negro de la paleta” que presentó recientemente en España con motivo de la celebración del I Congreso de Transporte Frigorífico organizado en Valencia por ATFRIE, la Asociación Española de Empresarios de Transporte bajo Temperatura Dirigida.

Meyronneinc cifra el mercado francés de paletas entre 250 y 300 millones en circulación, de los que entre 140 y 150 millones corresponderían al sistema de intercambio de paleta blanca, unos 100 millones al *pooling*, alquiler y circuitos dedicados, mientras que más de un 10 por 100 se perdería cada año por falta o imposibilidad de una adecuada gestión.

Por si fuera poco, tanto en el sector de transporte frigorífico (que supone unos 25 millones de paletas de las que el 50 por 100 son mercado de intercambio intersectorial) como en el resto el transportista se está convirtiendo en el “pagano” de las pérdidas y deterioro de las paletas de intercambio cuando no en gestor involuntario de sus devoluciones. Un problema sin solución en el actual estado de cosas para Jean Paul Meyronneinc: “Es imposible recuperar las paletas que llegan a las plataformas porque no hay gestión”. Añade que “una mala gestión de la paleta cargada sobre las espaldas del conductor, que no es un especialis-

ta en su tratamiento y gestión, genera multitud de costes innecesarios”. Y, además, concluye “transportar paletas salvo para las empresas dedicadas a ello no es sostenible”.



# estar en manos profesionales”

de la *Union Nationale du Transport Frigorifique* (UNTF)



“Es imposible recuperar las paletas que llegan a las plataformas porque no hay gestión”

El retorno de las paletas blancas es para él el principal problema que debe resolver una gestión apropiada, identificando individualmente cada paleta. La realidad, afirma, es que ahora, pese a su indudable utilidad las peltas se han convertido en triviales, casi invisibles –dice- y sólo se consideran como “restos” una vez desconsolidada la carga que soportan. “La prestación paleta –sentencia- debe estar identificada y remunerada justamente”, algo en lo que coincide con el vicepresidente de ATFRIE, Pedro Conejero: “El intercambio de paletas, si hay que seguir haciéndolo, debe ser al margen del transporte”,

y a lo que se suma también el presidente de ATFRIE, Carlos Arnedo: “No queremos cambiar el modelo, pero no podemos pagar por algo que no nos corresponde; el responsable es el cliente; cada uno debe dedicarse a lo que sabe”. Declaraciones que indican que el caso español no es muy distinto al francés que, sin embargo va dos pasos por delante y espera que a mediados de 2012 se apruebe definitivamente la norma para la gestión y responsabilidad de esos intercambios, y su sanción por incumplimiento: “sin sanción no serviría de nada” dice Meyronneinc. Pese a ello tanto él como su presidente den la UNTF, Ni-

colas Olano, hablan de la necesidad de unión frente a “un lobby que existe en la UE que provoca que la situación actual de costes por intercambio de paletas se cargue al transporte” y de llevar la problemática al Parlamento para legislarla comunitariamente.

¿Por qué se produce esta situación? ¿Dónde están los cuellos de botella? ¿Por qué no fluye el intercambio de paleta blanca? ¿Los sistemas pooling pueden ser la solución eficaz? ¿La situación es homogénea en todos los países europeos?...a estas y otras preguntas ha respondido a Cuadernos de Logística, en exclusiva, Jean Paul Meyronneinc.

### La situación en Europa

El delegado general de la UNTF afirma que hay dos grandes bloques de países en función de la situación y usos de las paletas. “El Reino Unido es el país en mejor situación, el menos problemático, ya que no hay apenas intercambio de paletas blancas. Casi todo es alquiler, pooling [como el servicio que presta Chep a escala global], en un porcentaje que en las grandes empresas de distribución comercial (Tesco, Sainsbury, Safeway, Mark & Spencer, etc.) llega al 95 por 100. Algo similar ocurre en Suiza. Sin embargo, en países como Francia, Alemania, Italia o España sí existe el problema de gestión ineficaz del intercambio, aunque el número de paletas de alquiler, pooling, es importante.

### El problema

Para Meyronneinc el problema no es único, sino doble. El primer problema es lo que en Francia se denomina couche-palette, es decir paletas remontadas en capas o múltiples, o lo que es lo mismo, una paleta al suelo y varias otras sobre ella que soportan cada una su correspondiente carga, lo que origina una superpoblación de paletas para una misma superficie en la caja del camión lo que, también multiplica el problema, ya que no hay un número uniforme de paletas por cada unidad al suelo: más

casuística, gestión más compleja y mayor descontrol y pérdida.

Para nuestro interlocutor, “la solución para esas paletas intermedias es la utilización de otro material diferente, por ejemplo algún tipo de cartón, que cumpla la misma función, pero no plástico, ya que volveríamos al mismo problema. De esta forma, con ese material diferente se aligeraría la carga y no habría necesidad de un control y gestión ulterior de esas paletas intermedias que ahora son un auténtico agujero económico”.

El segundo problema son las paletas al suelo de esas couche-palettes o paletas en capas. “Para estas –continúa– desde la UNTF creemos que la solución es un suministrador profesional que disponga de una red capaz de realizar esa gestión de intercambio sobre todo para las pequeñas empresas, una empresa como STG en Francia”. STG es una red de distribución y mensajería frigorífica e industrial en Francia y el resto de Europa con más de 3.500 colaboradores.

Por lo que respecta a los sistemas pool, también distingue entre los que realizan la gestión física de la paleta, como

“Transportar paletas, salvo para las empresas dedicadas a ello, no es sostenible”



**Chep**, y aquellos que hacen una gestión virtual, buscando luego soluciones, en cada momento y lugar, a la gestión física, caso de Paki en Alemania. Para él el secreto está en optara por "soluciones mixtas, variadas e inteligentes. Una especie de marketing mix de la paleta".

### El tamaño importa

Para este experto, el tamaño de la empresa es determinante para lograr una mejor gestión y por lo tanto menores pérdidas [parece que son inevitables con esta sistema] en el intercambio de paleta blanca. "Hay grandes empresas francesas, o de otros países, con cifras de negocio de 100, 150, 200...millones de euros cuyos costes anuales en paletas superan los 20 millones de euros. Un coste tan importante las obliga a desarrollar sistemas y servicios eficaces de gestión

para evitar pérdidas notables. Por debajo de esas cifras el problema para las empresas [medianas o pequeñas] se multiplica, ya que el flujo de retorno para la recuperación de las paletas es justo el contrario al de las mercancías, las mercancías van en un sentido y la paleta [para recuperarla] en otro. Y si una empresa trabaja en todo el territorio [nacional] necesita equilibrar esos flujos, lo que no logrará si tienen tan solo dos o tres oficinas en todo el país".

### Gestión profesional

No faltan en este mercado del intercambio los actores que se aprovechan el río revuelto de la paleta blanca, "pequeñas empresas, revendedoras, no siempre serias, que desmerecen este mercado y le prestan un mal servicio". Para Meyron-

## SOLUCIONES DE CONTROL Y PRODUCTIVIDAD EFICIENTE



PARA SU ALMACÉN / TRANSPORTE

**SOLUCIONES**

*Sistema Gestión de Almacén*  
*Automatización*  
*Picking por Voz*  
*Terminales Radiofrecuencia*





**ALFALAND**, líder en equipos de manutención,  
gestión de almacén y cadena de suministro

*Compra y Alquiler*  
*Financiación Flexible*

*Ocasión*  
*Servicio Post-Venta*

*Seguridad*

*Eficacia*

*Rentabilidad*

*Robustez*



**La gama más completa de carretillas**

tel. 91 721 62 37    info@alfaland.es    www.alfaland.es

Madrid Barcelona Valencia Zaragoza Sevilla Pamplona La Coruña Oviedo Pontevedra Valladolid Tenerife Gran Canaria Lisboa Oporto

## El punto de vista de Mario Yañez, sales director de Chep en España

“Las empresas pool de alquiler de paletas han significado un cambio en la operativa de transportistas y operadores logísticos. En una cadena de suministro donde el intercambio de equipos no se produce con la eficiencia requerida, ni en tiempo, ni en cantidad ni en calidad y donde además el transportista termina asumiendo y pagando muchas de las ineficiencias, estoy convencido de que Chep aporta valor.

El intercambio de paletas es un procedimiento complejo y la recuperación de los activos por parte de los fabricantes, muy complicada. Chep proporciona a sus clientes un sistema sencillo mediante el cual, los usuarios solo tienen que solicitar las paletas donde y cuando las necesitan y utilizarlas en su cadena de suministro. Chep se ocupa de la gestión de compra, de la recuperación de los equipos y de su reparación. Chep mueve más de 240 millones de paletas al año, y esta dimensión operativa le permite asimismo optimizar costes y ofrecer un precio competitivo. Chep posee un equipo humano dedicado y especializado en la gestión pool que le permite a nuestros clientes olvidarse de las paletas y dedicarse a lo que realmente es importante para ellos: su negocio y sus clientes”.



neinc la gestión de las paletas en cualquiera de sus alternativas debe estar en manos de empresas profesionales y especializadas, “serias y grandes. Aquellas -enfatisa- que sean capaces directamente o en partenariatado con otras de fabricar, recuperar y gestionar todo el proceso, con capacidad informática y cobertura europea. Para que este producto [la paleta] sea un producto noble es necesario que lo gestionen buenas empresas”.

### El futuro

¿Es presumible un cambio en el reparto de los distintos sistemas de utilización de paletas, en el futuro?  
¿Se terminará imponiendo un modelo a otro?

Mientras que los sistemas pooling permanecerán, Jean Paul Meyroneinc tiene claro que la paleta de intercambio multisectorial desaparecerá por completo. “No hay por venir para ella”, nos dice. Opina que seguramente se mantendrán los sistemas



**ES INFORMACIÓN  
ES DIARIO  
ES ÚTIL...  
Y NO CUESTA NADA**

¿Le gusta estar informado, saber “qué se cuece”,  
qué es lo que ocurre en su entorno profesional?

Entre en <http://logistica.cdecomunicacion.es>  
y solicite la recepción de nuestro **Boletín electrónico**

“Las empresas gestoras deben ser serias y grandes. Capaces de fabricar, recuperar y gestionar todo el proceso”

de intercambio de paletas en sectores muy concretos como la automoción, el vidrio, el sector pepelero, ya que la circulación de las paletas sigue un circuito cerrado y continuo desde el productor a la cadena de montaje en automóviles –cita como ejemplo- y de ahí vuelven de nuevo al punto de origen. Tengamos en cuenta, además, que en alguno de estos sectores los parques de proveedores se sitúan muy cerca de las líneas de montaje. “Sin embargo –continúa- en el caso del uso multisectorial o en el transporte y suministros de productos frescos, la paleta pasa de una empresa a otra o incluso de un sector a otro. El industrial puede enviar una pelta nueva y al cabo de tres o cuatro semanas lo que recupera puede ser que vaya directamente a la basura”.

Si caben otros modelos, herramientas, materiales u objetos que un día puedan sustituir a la paleta, es algo que no contempla hoy por hoy, ni siquiera el plástico que, en su opinión “tiene su lugar como soporte de marketing en el punto de venta, pero no sustituye a la solidez y flexibilidad de la madera”.

Por último, Meyronneinc cree que la principal barrera para el desarrollo de sistemas pooling en el sector de alimentación fresca es el transporte y los transportistas, que ni pueden ni deben pagar por las paletas. “No habrá desarrollo e innovación en los sistemas de gestión e intercambio de paletas hasta que su coste sea valorado como debe y se pague por ello. Entonces podremos hablar de innovación”. ■

### “El libro negro de la paleta”

En Francia se pierden o desaparecen sin control, cada año, entre 30 y 40 millones de paletas blancas. Otros 150 millones cumplen con el sistema de intercambio y unos 100 millones más son controlados eficazmente por los sistemas pooling. En total unos 300 millones de paletas circulando en el país vecino, que generan un movimiento de más de 1.000 millones de rotaciones por año. Estos son algunos de los datos que aporta la publicación “El libro Negro de la Paleta”, escrito por Jean-Paul Meyronneinc, un informe que analiza la situación del intercambio y su gestión en Europa, pero sobre todo en Francia, que aporta multitud de datos:

- Desde hace algunos años tiende a desarrollarse un sistema de gestión externalizada del intercambio.
- Una europaleta se repara como media al cabo de 7 rotaciones.
- La tasa de merma comúnmente admitida está entre el 5 y 7 por 100.
- Frente a las 20/25 paletas por camión en carga completa, hasta 80 paletas pueden viajar en un camión con ole sistema de capas.
- Ello supone una multiplicación del problema de la gestión del intercambio y una merma de la capacidad de carga del vehículo.
- En Francia no se respetan los principios del intercambio, siendo el transportista el gran perjudicado.
- El principio del pooling permite resolver en parte el problema, ofreciendo una mejor gestión.
- El régimen jurídico de entrega y devolución de las paletas debe ser preciso e independiente (prestación anexa) de la carga a la que dan soporte.
- Para el sector de transporte frigorífico francés, la gestión de los intercambios de paletas supone un coste de 100 millones de euros/año.

El autor preconiza que el transportista, en general, no debería efectuar ni intercambio, ni alquiler, ni suministro de paletas, y entre otras conclusiones cree que es necesario un análisis económico en profundidad de los costes de gestión de la paletas (algo que sólo aportan hoy las empresas de pooling). Costes que en su opinión se reparten así: retornos, 40 por 100; costes administrativos, 19 por 100; costes financieros directos, 17 por 100; manipulación por parte de los conductores, 13 por 100; almacenaje y manipulación, 11 por 100.

