



# CETM

Confederación Española  
de Transporte de Mercancías

Comunicación e Imagen

C/ López de Hoyos, 322 – 28043 Madrid

Tel: +34 91 744 47 21 - Fax: +34 91 415 02 51

comunicacion@cetm.es – www.cetm.es

## LA CETM CRITICA LAS INCONGRUENCIAS DE AECOC

005

Madrid, 8 de marzo de 2019

Alejandro Sánchez, director de Cadena de Suministro de la principal organización de empresas cargadoras, AECOC, ha instado al transporte de mercancías por carretera, a “ponerse las pilas” en cuanto a un mayor compromiso en la reducción de las emisiones contaminantes. Sánchez reclama, además, mejoras en el trabajo diario de los transportistas, relativas a la eficiencia en la conducción, la optimización de las rutas y el empleo masivo de los megatrailers de 25,25 metros y 60 toneladas, sin descartar la adopción de los duotrailers o bitrailers de más de 30 metros de longitud y 70 toneladas de capacidad total, sin olvidar la implantación de las 44 toneladas en el territorio nacional.

El representante de AECOC insistió, por otra parte, en que los empresarios del sector tomen medidas para hacer más atractiva la profesión de conductor, ante el aumento de la demanda de transporte previsto para los próximos años.

Alejandro Sánchez no parece ser consciente ni del trabajo que realizan sus proveedores, las empresas de transporte, ni de los esfuerzos económicos que dedican éstas a modernizar su parque de vehículos.

Desde hace tiempo, todos los conductores de camiones realizan cursos encaminados a conseguir menores consumos de forma más eficiente, en vehículos dotados con la más moderna tecnología, con motores Euro 6 de baja emisión de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> y partículas contaminantes. Y son precisamente los fabricantes de camiones quienes se han comprometido a reducir aún más las emisiones, en dos fechas concretas: 2025 y 2030; el transportista está a la espera. Por otra parte, no son pocas las empresas que ya están utilizando energías alternativas, como el gas natural y los motores eléctricos o híbridos (en fase de experimentación), para satisfacer las necesidades de sus clientes a este respecto, aunque ello represente realizar cuantiosas inversiones, sin que exista una contraprestación económica de sus clientes, los cargadores.

AECOC debería ser consciente de que solo es posible utilizar los megatrailers (y no digamos ya los duotrailers o bitrailers), en determinadas operaciones y recorridos de transporte, y siempre que vayan cargados; de ahí que no se haya generalizado su uso, aún más.

Si el transporte de mercancías no es todavía más eficiente, al menos en el sentido que propugna AECOC, se debe al deterioro continuo de la actividad de transporte, motivado por las malas prácticas de ciertos cargadores. El incesante incremento de las subastas de transporte (los famosos tenders), las imposiciones a nuestros conductores de realizar labores de carga y descarga, con dilatados plazos de espera en los muelles de los cargadores y las obligaciones de efectuar las recogidas y entregas en horarios imposibles, además del aumento de los plazos de cobro, están destrozando la productividad del transporte, incrementando sus costes hasta extremos inimaginables.

Los cargadores son perfectamente conscientes de que no negocian en condiciones de igualdad, ni lealmente, con sus proveedores, los transportistas, y de que las condiciones de trabajo no son dignas ni justamente remuneradas. Ante esto, bien cabría preguntarse quién debería ponerse primero las pilas.

DDF/JBP

También puedes encontrarnos en las Redes Sociales: Twitter  
(@CetmTransporte) y Facebook ([www.facebook.com/cetmtransporte](http://www.facebook.com/cetmtransporte))

informa