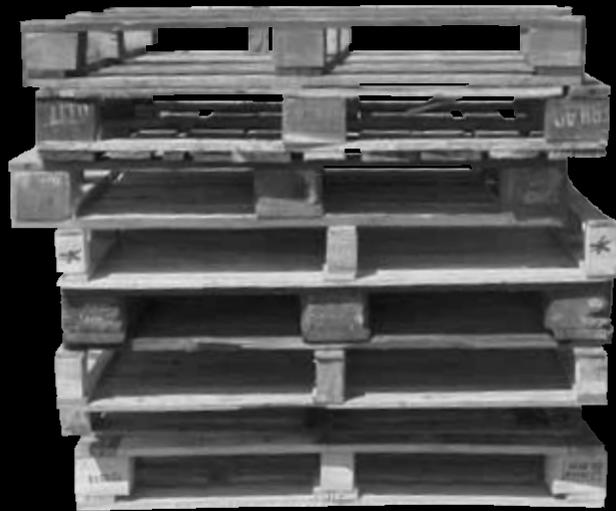


EL LIBRO
NEGRO
del palé





UNA ASTILLA EN EL PIE DEL TRANSPORTISTA

Nacido en los años cuarenta en los Estados Unidos, el palé se ha convertido en un instrumento indispensable en la cadena logística. Mayoritariamente de madera (y también de cartón y plástico), se estima que hoy en día, en Francia, cerca de 300 millones de palés están en el mercado, lo que garantiza un movimiento de más de mil millones de rotaciones al año.

Sin embargo, el palé es una víctima de su éxito. Trivializado, no excesivamente caro pero tan útil, se ha vuelto casi invisible. Demasiado. Hasta el punto que los protagonistas de la cadena logística ya no pueden controlar los intercambios y flujos. Su mal funcionamiento va en aumento. Las reglas del juego (especialmente aquellas relacionadas con el intercambio de palés) han desaparecido. Los gastos indirectos se han incrementado. Los transportistas frigoríficos, agrupados en el seno de la UNTF (Unión Nacional del Transporte Frigorífico de Francia), han querido constatar un hecho: la gestión de los palés ya no puede ser el gran ausente de la gama de servicios que ofrece hoy en día un transportista.

Han creado juntos el "Libro negro del palé" que en estos momentos tiene usted entre las manos y que ha sido presentado en el SITL 2011.

Los motivos son varios:

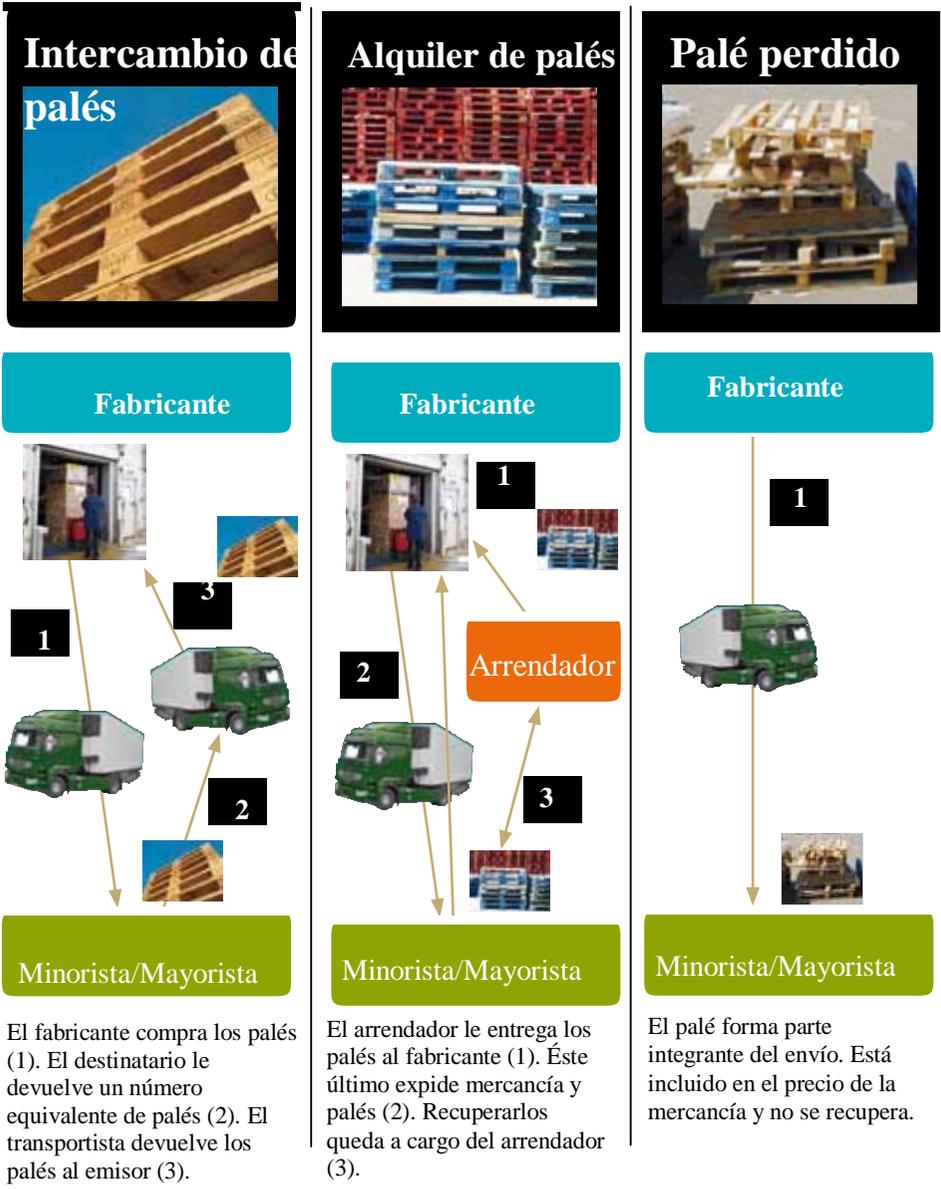
- El sistema de intercambio de palés ya no funciona, porque, ignorando las disposiciones jurídicas del Contrato Tipo, los fabricantes y distribuidores transmiten al transportista los costes del mal funcionamiento de su mecanismo.
- El transportista asume los gastos directos e indirectos, incluso los de gestión del intercambio de palés no siendo de su competencia. El resultado: el transporte frigorífico paga un tributo anual de cerca de 100 millones de euros por la gestión de los palés.
- El sistema actual de intercambio de palés afecta a la salud de los empleados del transporte terrestre que deben manipular diariamente decenas de palés, de unos 25 kilos cada uno.
- El sistema actual de intercambio de palés es una aberración de carácter ambiental (¿Es razonable transportar trozos de madera por toda Francia?) y en cuanto a higiene alimentaria.

Es hora de encontrar soluciones...

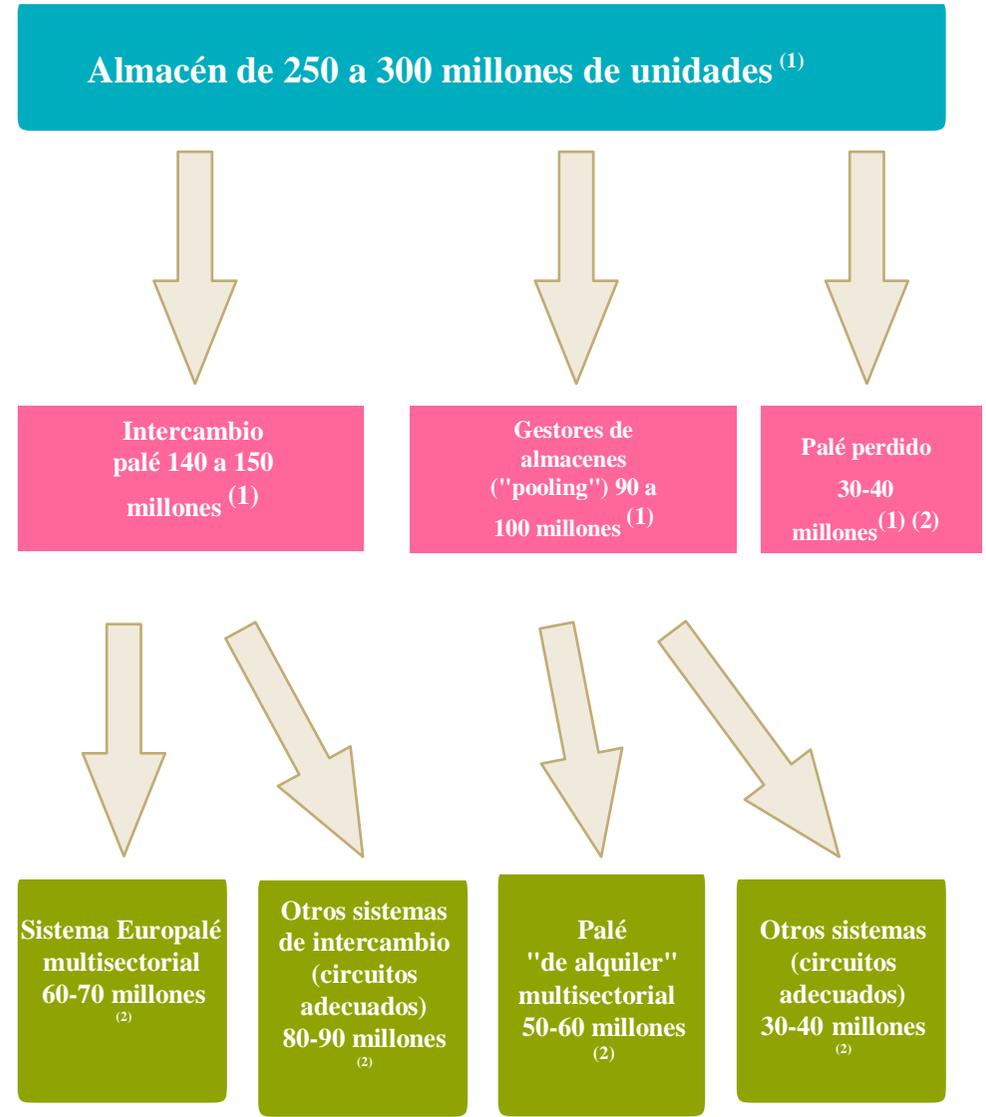
Documento elaborado por Jean-Paul Meyronneinc, director general de la UNTF (Unión Nacional del Transporte Frigorífico de Francia)

Con la cooperación del Grupo de trabajo de Palés de la UNTF dirigido por JM ORST, con la participación de S. L. Bouvier, Coudert, B. Descottes, L. Ladoux, G. Piquet-Pellorce, S. Roehrig, E. Tanguy, M. y L. Vettard Weppe.

LOS DIFERENTES MODELOS DE GESTIÓN



ALMACÉN DE PALÉS DE MADERA



⁽¹⁾ Fuente : ADEME. ⁽²⁾ Cruce de fuentes diversas (Cap Gemini, UNTF, Chep, Sypal)
El libro negro del palé

I Una astilla en el pie del transportista

No respetar el principio de "cantidad por cantidad"

El desarrollo del palé múltiple:

En general, la media de palés dentro de un camión es de... 80.

4 palés EUR / 2 palés al suelo



1 palé al suelo / 5 palés EUR



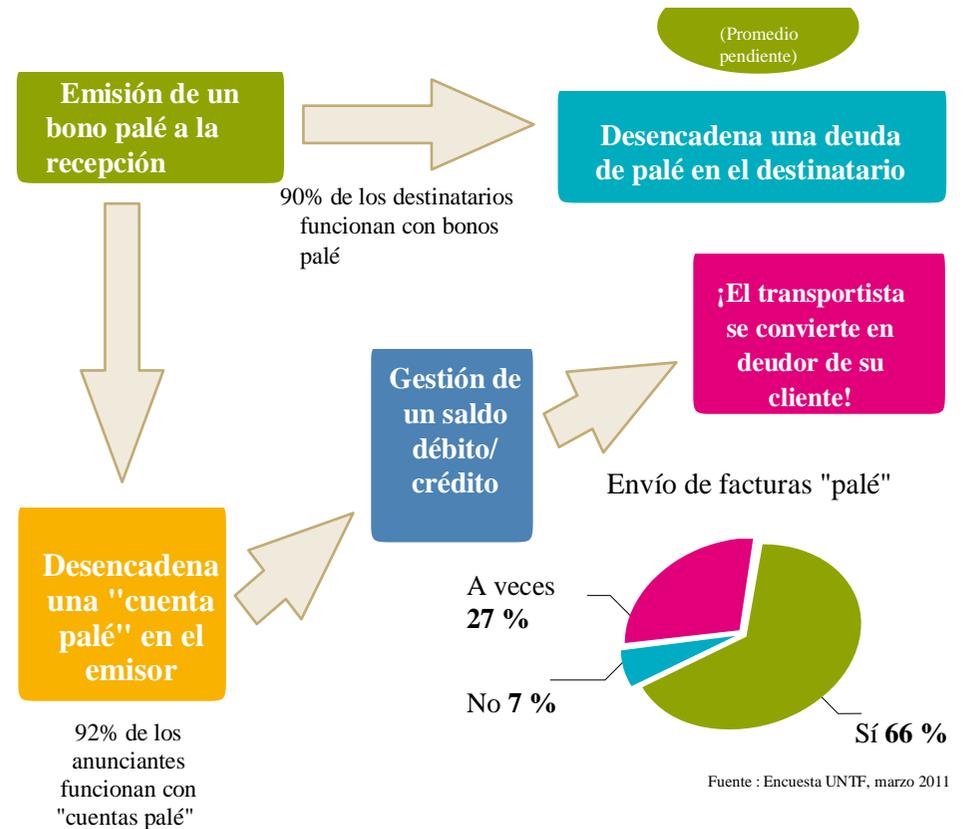
Los palés de "intercambio" integran el circuito "inferior"



➔ Imposible recuperar la totalidad de los palés en la entrega

Con un número de palés que puede sobrepasar la centena, es imposible para el transportista pueda recuperar la totalidad de los palés. Y más teniendo en cuenta que éstos ya no están disponibles en la plataforma. La única solución para el destinatario: devolver un "bono palé" que dé fe de la cantidad de palés a recuperar posteriormente.

El palé se convierte en un elemento contable



El principio del "bono palé" desencadena entonces una serie de procedimientos y trámites administrativos farragosos y caros.

Porque no pudiendo recuperar los palés que éste le había confiado al transportista, el emisor abre una cuenta palé que traza de nuevo los movimientos de débito y de crédito de palés entre un transportista y su ordenante. Se pasa entonces de una gestión física del palé a una gestión contable.

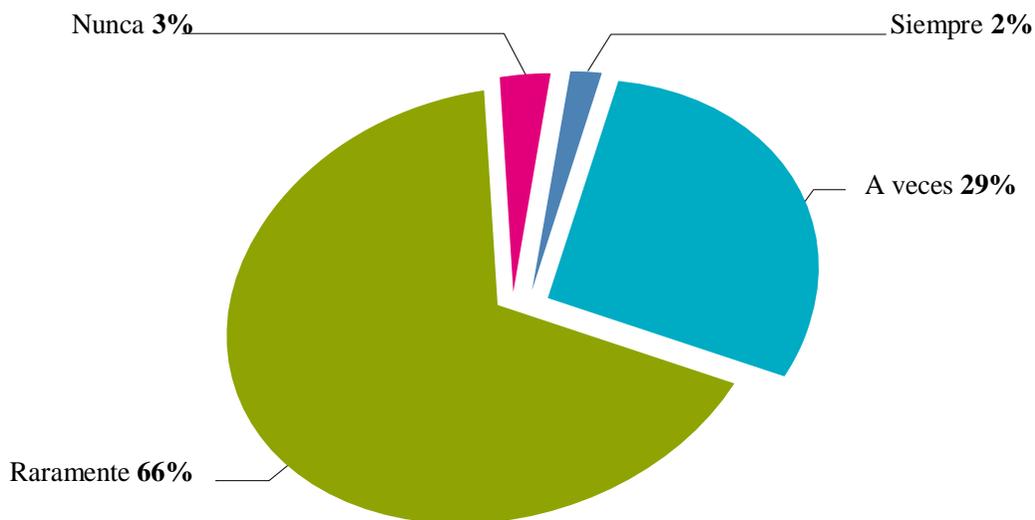
Falta de respeto al principio de "calidad equivalente"

- Son muchos los transportistas que se quejan de la falta de respeto al principio de "calidad equivalente".

- Y del eslogan que de ello se desprende: sí a los palés blancos, no a los palés "negros" (también de segunda mano).



Respeto al principio de "calidad equivalente" visto desde el punto de vista de los transportistas



Fuente : Estudio UNTF, marzo 2011

Prácticas abusivas: el círculo vicioso

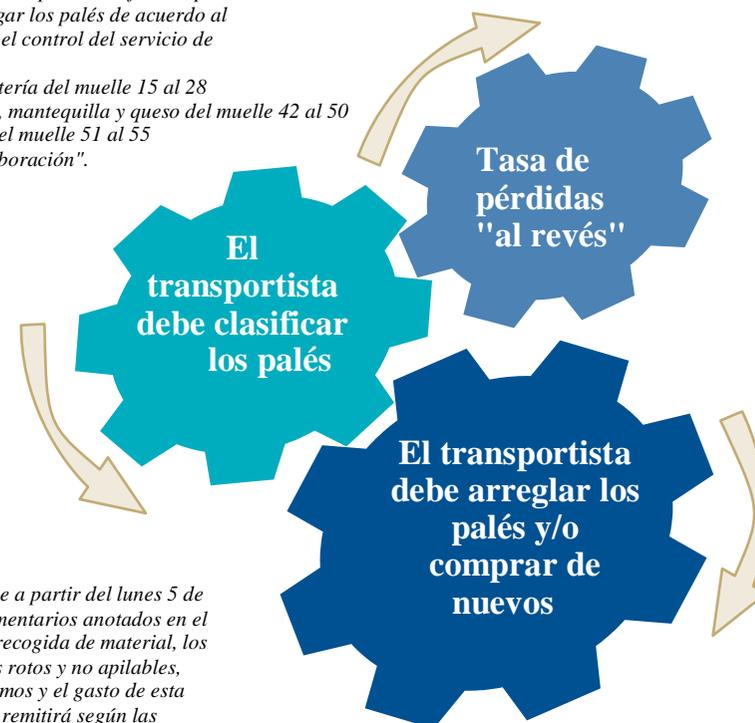
Con el paso del tiempo, se ha colocado al transportista en un círculo donde de simple intermediario ha pasado a ser responsable de gestión, con un nivel de exigencia cada vez mayor. A continuación, extractos de cartas y correos electrónicos recibidos por miembros de la UNTF muestran en qué se ha convertido un sistema que llega a ser incontrolable.

"Tras la entrega, el destinatario nos ha deducido 10 palés "no conformes" y le ha explicado a nuestro conductor que de forma habitual retienen un 10% "por residuos" y sin que haya posibilidad de reclamar. Y lo que es más inadmisibles todavía, es que nuestro conductor no ha conseguido la autorización para recuperar los palés considerados "rotos".

"A partir del 01/11/09, todo transportista deberá clasificar los palés para productos frescos por categorías y descargar los palés de acuerdo al siguiente plan, bajo el control del servicio de recepciones:

- Palés para charcutería del muelle 15 al 28
- Palés para huevos, mantequilla y queso del muelle 42 al 50
- Palés para stock del muelle 51 al 55

Gracias por su colaboración".



"Les informamos que a partir del lunes 5 de julio y a falta de comentarios anotados en el albarán durante la recogida de material, los palés recepcionados rotos y no apilables, los reacondicionaremos y el gasto de esta manipulación se les remitirá según las condiciones abajo descritas.

No se devolverán los palés defectuosos y se facturará a 0,56€/kg".

II Un sistema en las últimas: esto no puede seguir así...

1/No se respetan los derechos...

La teoría...

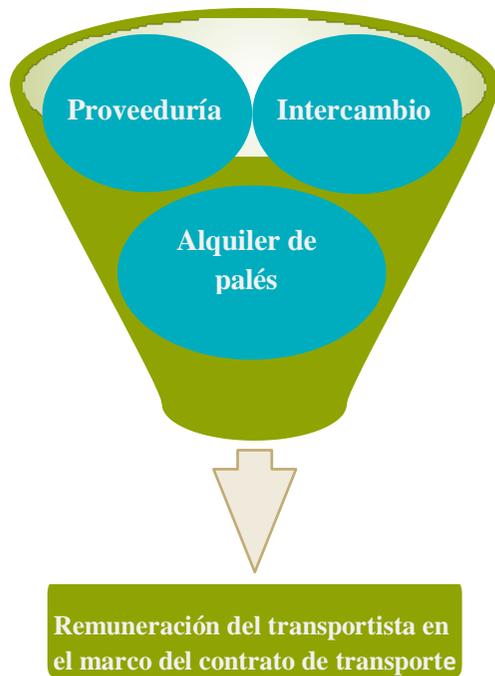
- El marco legal está claramente establecido por el Contrato Tipo "temperatura dirigida" que establece las normas en su artículo 4.

6.4 Los soportes de carga (cubas, palés, carros, etc.) utilizados para el transporte forman parte integrante de la expedición. Su peso está incluido en el peso bruto declarado del envío. No dan opción al transportista ni a un depósito, ni a alquiler, ni tampoco a un descuento sobre los gastos de transporte.

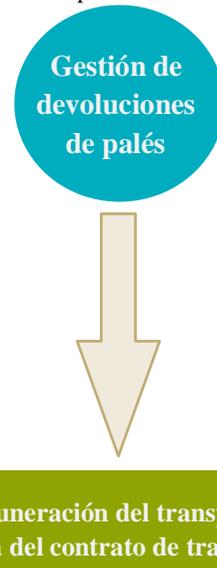
En el marco del contrato de transporte, el transportista no efectúa ni intercambio, ni proveeduría, ni alquiler de soportes de carga. Cualquier otra disposición es considerada como adicional, con una remuneración específica, acordada entre las partes.

El transporte de la devolución de soportes de carga vacíos se considera un contrato de transporte distinto.

- El principio del servicio adicional



La gestión de palés es claramente un servicio adicional. Y vamos todavía más lejos en cuanto a la gestión de las devoluciones: es un servicio completamente independiente.



La realidad...

Durante mucho tiempo, la legislación acerca del palé se ha ignorado u ocultado. Gracias a la ayuda de la UNTF y de sus miembros, numerosos estudios oficiales recientes dan testigo del descontrol del sistema y de la falta de respeto a los derechos. Los transportistas, hoy en día, no tienen la capacidad suficiente como para hacer cumplir las disposiciones del Contrato Tipo.

Estudio sobre el uso de los contratos modelo de transporte de mercancía por carretera

DGITM - Departamento de Servicios de Transporte Oficina de la organización del transporte por carretera (TR)

Extracto: "Algunas empresas se quejan de que, por contrato, los ordenantes implican a los transportistas en la gestión de los soportes de carga, a menudo sin una contrapartida monetaria y sin tener en cuenta la tasa de desgaste (deterioro de los palés durante el proceso)."



Estudio realizado por Idit (Instituto de Derecho del transporte internacional). Un extenso capítulo está dedicado a los palés

Asamblea General del transporte de mercancías por carretera

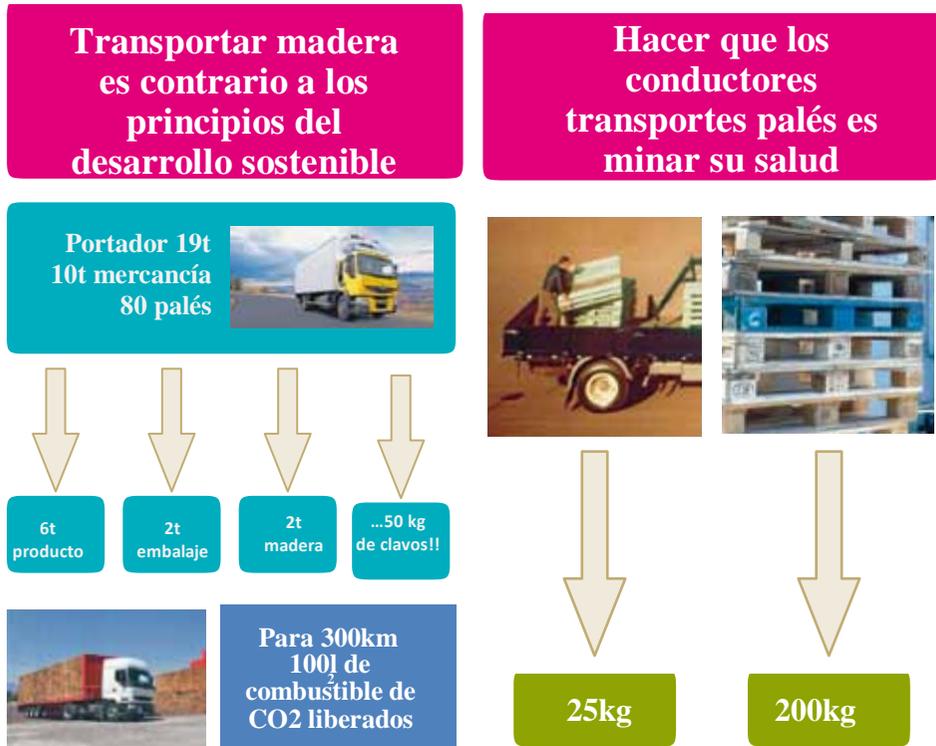
Extractos: "La dificultad es que en la práctica no se respetan las disposiciones aplicables. Los participantes en la Asamblea General incluyeron en acta que si bien están en condiciones de cuantificar los gastos de cada palé, no pueden en cambio imponer ese pago a la parte contratante debido a su posición de inferioridad



durante las negociaciones contractuales, especialmente en tiempos de crisis."

La UNTF interviene durante la Asamblea General acerca del dossier y expone sus preocupaciones en el SITL 2011 durante una conferencia que reunió a cerca de 200 personas.

2/El palé no se inscribe en el enfoque social

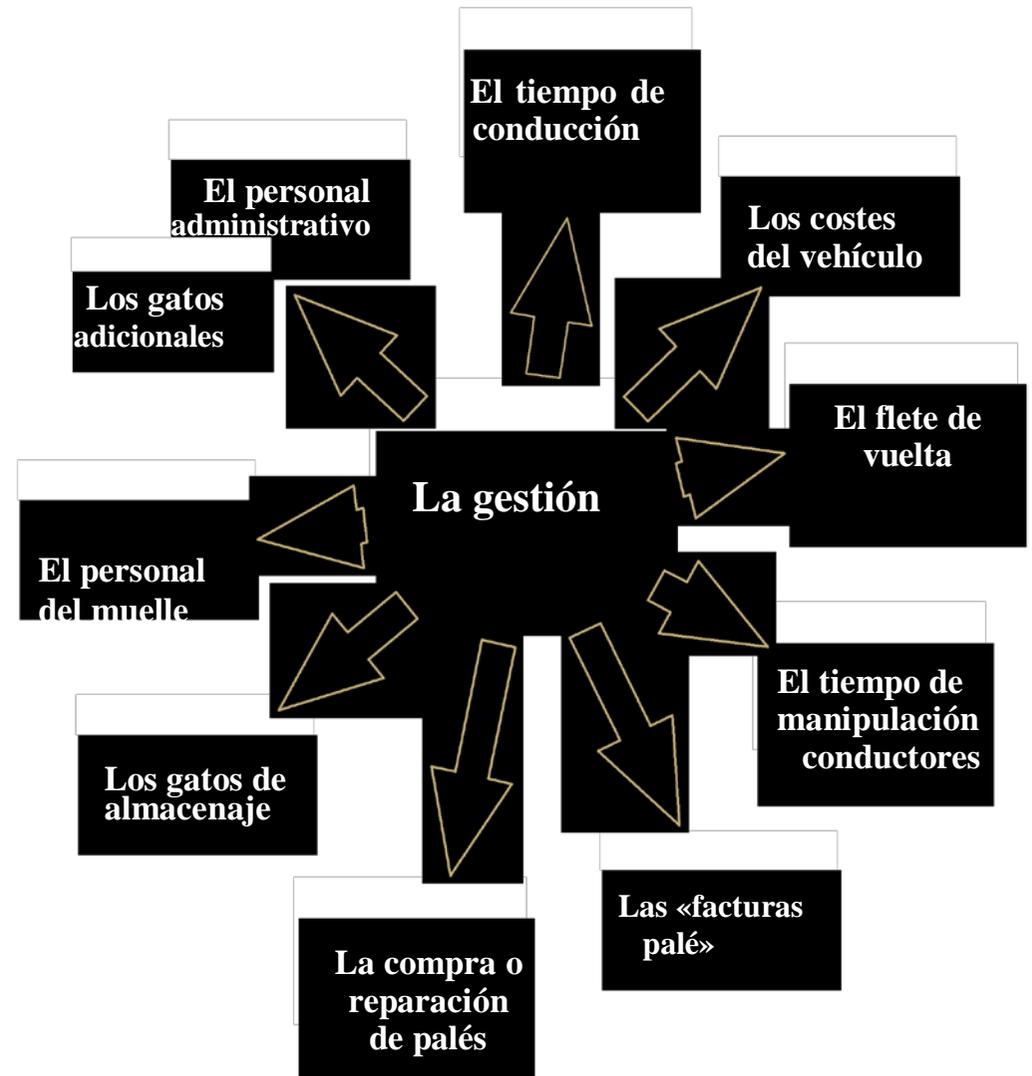


Por no mencionar el riesgo de higiene y seguridad alimentaria...



3/No se respeta la equidad económica...

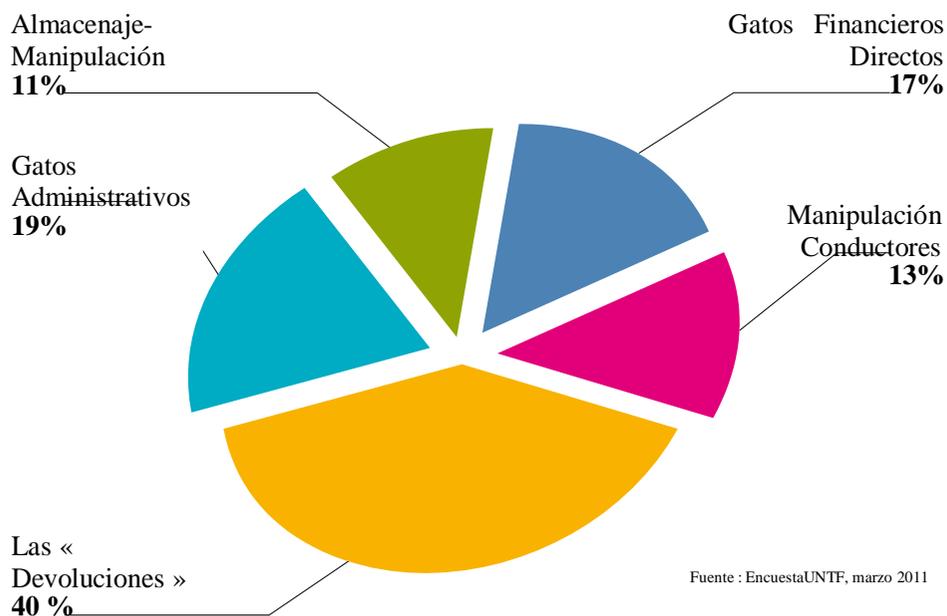
La gestión de los palés genera gran multitud de costos para el transportista.



Al final...

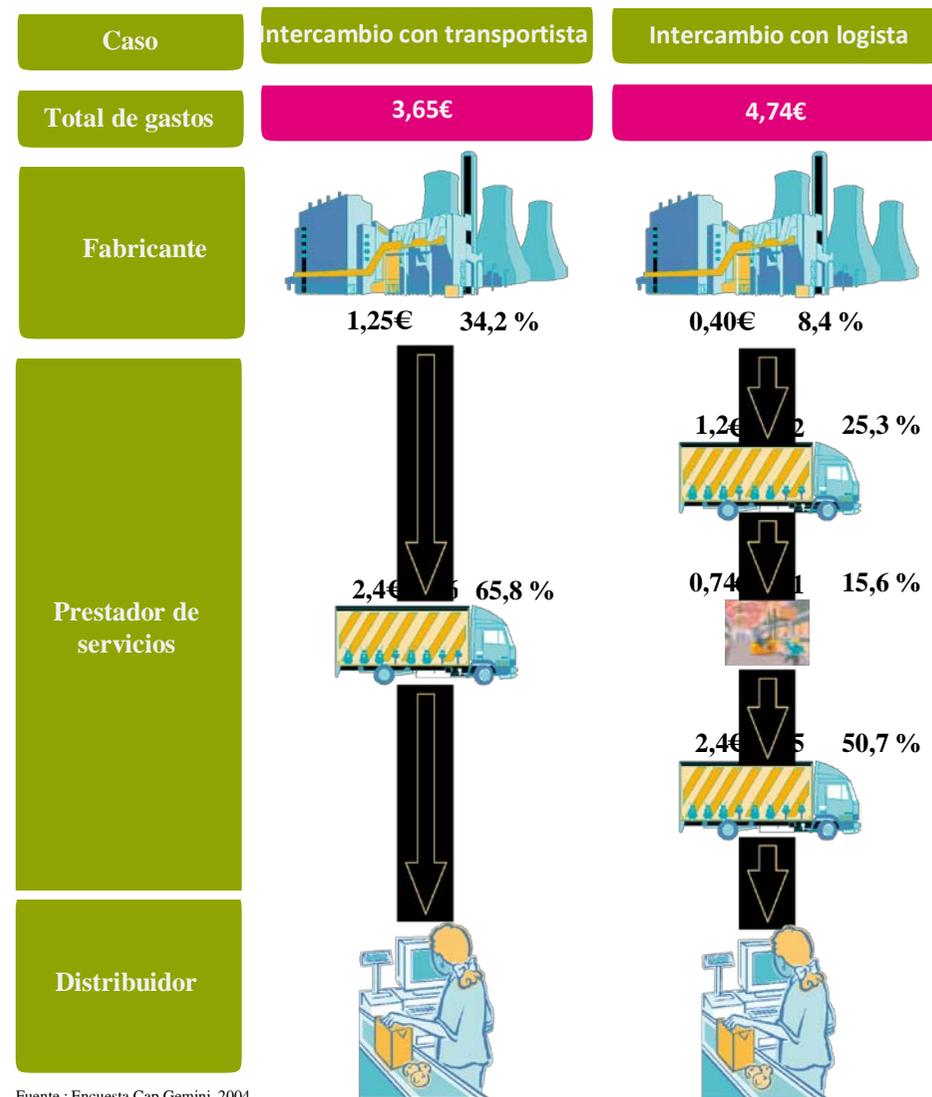
La gestión de los palés cuesta 100 millones de euros al año sólo para trámites del transporte frigorífico

Que se distribuyen de la siguiente manera...

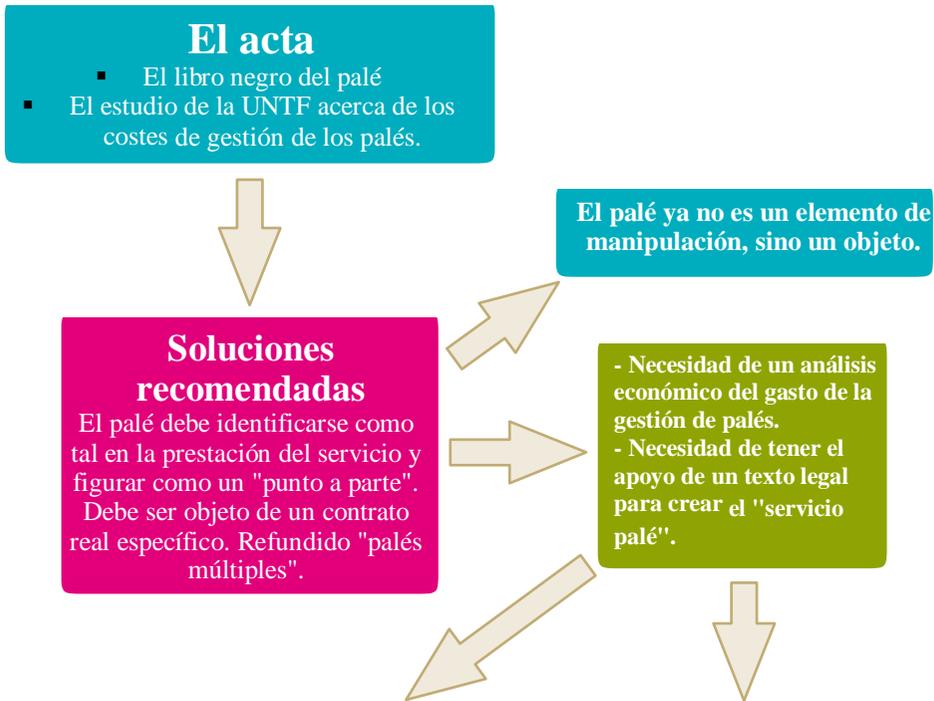


Durante el primer trimestre de 2011, la UNTF ha llevado a cabo un estudio en profundidad junto a sus miembros, con el fin de determinar los diferentes tipos de gastos que genera la gestión de palés. Porque detrás de los gastos directos cuantificables (compra de palés nuevos, gastos de regreso de los vehículos) se esconden multitud de gastos indirectos generalmente mal apprehendidos (manipulación, almacenaje, costes administrativos, etc.). En 2011, la Comisión Económica y de Gestión establecerá una plantilla de gastos de producción de palés.

Según un estudio realizado por Cap Gemini en 2004, el transportista asume él sólo 2/3 partes de los gastos totales del intercambio.



III 2012: Los transportistas no volverán a hacer lo mismo



"Se trata de establecer algunas cláusulas que sean el objeto de la negociación entre las partes, sin llegar a prejuzgar el resultado de la negociación. Esta propuesta se viene inspirada directamente del artículo L.441-7 del Código de Comercio y de las disposiciones de la Ley de Modernización Agrícola del 27 de julio de 2010 que rige las relaciones entre agricultores y distribuidores.

Este marco debe contribuir a dar respuesta a los siguientes problemas:

- El tiempo de espera
- Gestión de palés
- Servicios adicionales y complementarios
- Tipos de cese"

Fuente : Informe Final de la Asamblea General de Transporte por Carretera, Marzo 2011

"Recogida de palés: los contratos tipo contienen una cláusula según la cual, en el marco del transporte, el transportista no intercambia, ni alquila, ni provee soportes de carga (no hay obligación de luchar contra los palés). Si esto no es suficiente, sólo tiene que insistir Recuerde que la ley del 1 de febrero de 1995 exige que los servicios adicionales se pacten y paguen. ¿Debemos ir más allá y adjuntar el artículo L. 3221-21 del Código de Transporte (según la frase: "el pago de los servicios correctamente realizados por el transportista", "y especialmente la recogida de soportes de carga")?"

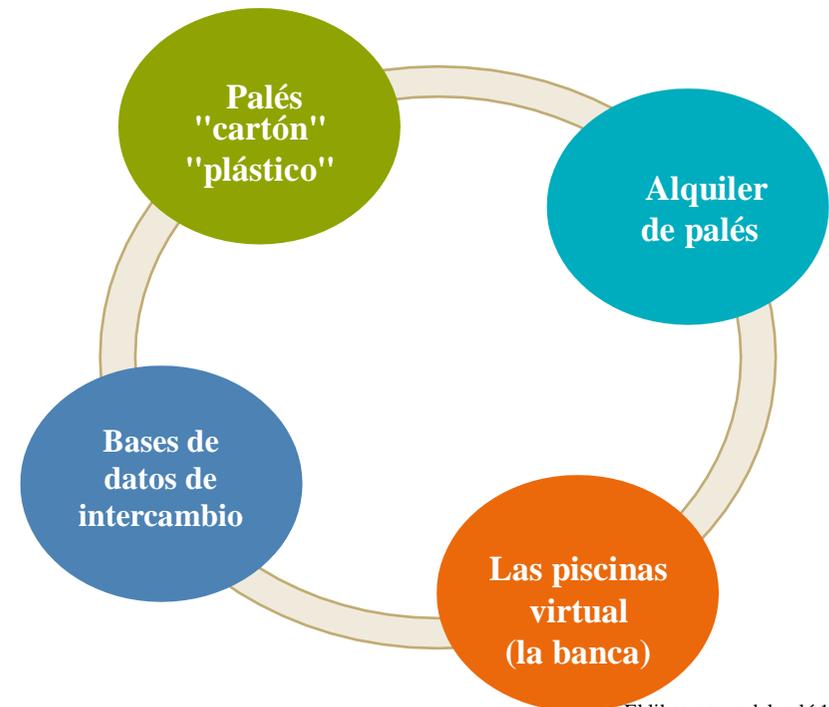
Fuente : BTL, 21 de marzo de 2011.

Entonces...

El transportista decide no asumir más la gestión del intercambio de palés.

El transportista propone los servicios bajo un contrato distinto.

El universo de soluciones alternativas (Mezclar entre ellas)



LA PRENSA SE HACE ECO



Officiel des Transporteurs, septembre 2010



Transporteurs, avril 2011



Officiel des Transporteurs, mars 2011



Transport Info Hebdo, avril 2011



Transport Info Hebdo, février 2009



**Unión Nacional del Transporte Frigorífico de
Francia**

403, rue de la Tour - Centra 218 - 94576 Rungis cedex
Telf.: 01 56 30 39 63 - Fax: 01 56 30 39 27 - Email: contact@untf.fr

www.untf.fr