

ESTUDIO DESCRIPTIVO DEL SECTOR DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN GALICIA

JESÚS FERNANDO LAMPÓN CARIDE

Departamento de Organización de Empresas y Marketing

Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales

Universidad de Vigo

Recibido: 1 de septiembre de 2003

Aceptado: 9 de noviembre de 2004

Resumen: En los últimos años estamos asistiendo a un cambio en el entorno económico marcado por la liberalización de la economía y por la globalización de los mercados. Estos han supuesto una mayor facilidad y aumento de intercambio de bienes, poniendo de relieve la importancia del transporte en este nuevo escenario. Galicia y sus sectores estratégicos de actividad ya están inmersos en este entorno vendiendo sus productos en mercados globales (sobre todo europeos), considerando la exportación como la línea estratégica para la mejora de sus resultados. Es esta situación la que confiere al transporte internacional de mercancías en general y por carretera en particular una gran importancia como garante de la internacionalización de la economía gallega. Este artículo muestra los resultados de un estudio que presenta las características actuales y futuras del sector. El grado de subcontratación de la actividad, el coste de transporte y su optimización, las características de los envíos y la estructura de las empresas de transporte líderes en el sector son algunos de los elementos estratégicos analizados. El objetivo es que tanto los cargadores como los transportistas.

Palabras clave: Transporte internacional / Transporte de mercancías / Transporte por carretera / Exportación en Galicia / Sectores estratégicos.

A DESCRIPTIVE STUDY OF THE INTERNATIONAL ROAD TRANSPORTATION SECTOR OF GOODS IN GALICIA

Abstract: Over the past years, we have been experiencing a change in the economic environment due to the liberalisation of the economy and the globalisation of the markets, which have resulted in a greater ease and increase of goods exchange thereby highlighting the importance of transportation within this new scenario. Galicia and its strategic business sectors are already immersed in such an environment and have been selling their products on the global market (especially within Europe), wherein exportation is considered to be the strategic basis for improving results. It is this situation that confers a greater importance to international goods transportation and especially to road transportation, as a means of internationalisation of the Galician economy. The aim of this study is to present both present and future characteristics of the sector. The level of subcontracting in the sector, the cost of transportation and its optimisation, the nature of consignments and the structure of the leading transportation firms from the sector are some of the strategic elements that have been analysed such that both loaders and transporters are able to respond with maximum efficiency to the international market for Galician products.

Keywords: International transportation / Goods transportation / Road transportation / Galician exports / Strategic sectors.

1. INTRODUCCIÓN

Vivimos una nueva onda de globalización, empujada por el desarrollo tecnológico y de las comunicaciones, que hace que los costes de transporte sean cada vez más bajos y que la rapidez de la comunicación sea mayor. Estos procesos reducen notablemente las distancias entre países, haciendo un mundo más pequeño e inte-

grado (De la Dehesa, 2001) en el que los límites nacionales son irrelevantes debido a la eliminación de barreras económicas. No existen restricciones de acceso al capital ni a los intercambios, lo que provoca la globalización de productos.

El transporte no es ajeno a estos cambios con políticas de liberación del sector y, sin duda, esta globalización de mercados favorece los flujos de mercancías entre países y entre regiones. Esto supone un aumento del peso específico del transporte en la economía.

Galicia forma parte de este nuevo entorno económico participando en estos mercados. Por una cuestión de proximidad y de política económica, los destinos de la mercancía de exportación que tiene su origen en Galicia son fundamentalmente los países europeos. Es precisamente este dato el que apoya que el transporte por carretera tenga una mayor importancia con respecto al resto de los modos de transporte por los plazos de entrega, por su flexibilidad y por su coste, para ser utilizado como medio de envíos a Europa.

Factores como el impacto de la globalización de la economía en el sector del transporte, la importancia de la exportación en los sectores estratégicos de la Comunidad gallega, que Europa sea el principal destino de dicha exportación y que el transporte por carretera sea el modo más adecuado para satisfacer las demandas de plazos y costes en el entorno económico actual, han motivado la realización de este estudio.

Uno de los objetivos de este artículo es dar a conocer la importancia de la subcontratación y el grado de intermediación en el sector, el coste y su evolución, además de las barreras de entrada y el futuro a corto plazo de la actividad. En definitiva, unas conclusiones que sean de utilidad para todos los agentes implicados en los procesos de transporte internacional, especialmente empresas exportadoras gallegas y transportistas internacionales que operan en Galicia.

2. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

En la actualidad, los cargadores abandonan progresivamente la utilización de medios propios para el transporte de mercancías, apostando decididamente por la subcontratación. La externalización del transporte continuará aumentando, tendiendo a la subcontratación de servicios logísticos integrales (Ferrer, 2000).

La tipología del subcontratado en el transporte internacional es fundamentalmente la de operador/intermediario¹ de transporte. En estos flujos internacionales

¹ Aquellos que intervienen como intermediarios entre cargadores y transportistas (Agencias de transporte, transitarios y operadores logísticos). Agencia de transporte: empresa que actúa como cargador ante el transportista y como transportista frente al cargador. Transitario: gestiona el transporte internacional y el que se realiza en régimen de tránsito aduanero. Operador logístico: dirige y organiza las operaciones logísticas de sus clientes, entre ellas el transporte (Enríquez de Dios, 2001).

de mercancía el mercado está en manos de intermediarios que poseen una mayor estructura para la realización de una mayor gestión comercial y de disponibilidad de bolsas de carga en diferentes países que garantizan los retornos de los camiones al lugar de origen.

Esto da una idea del alto grado de intermediación en el campo internacional, ya que en los envíos están implicados, por un lado, el operador de transporte, responsable de las labores de organización entre el cliente y la empresa de transporte (Izquierdo, 1994) y, por otro, la empresa de transporte que es la que dispone de los medios físicos y humanos (unidad de transporte y conductor) para su realización.

Actualmente se está produciendo una situación que aumenta este grado de intermediación. Muchos autopatronos² tienen acuerdos duraderos con las empresas de transporte, que han sustituido progresivamente su personal por estos autopatronos con el objetivo de convertir ciertos costes fijos en variables (Colomer *et al.*, 1998).

Por otra parte, el comercio exterior en esta comunidad presentó un gran dinamismo en el año 2001, con tasas de crecimiento mayores que las de España (8,43% frente a 2,29%) en términos nominales. Consecuentemente con este indicador, Galicia ha incrementado su peso en el comercio exterior en España y en el mundo, continuando con la tendencia de los últimos años (Tena y Sánchez, 2002).

En la tabla 1 se presenta el porcentaje que supone la mercancía destino a Europa sobre el total de las toneladas exportadas y la evolución que durante los últimos años han experimentado las exportaciones totales y en particular a Europa..

Tabla 1.- Exportaciones con origen en Galicia (en miles de toneladas)

AÑO	1999	2000	2001	2002
Total	6.529	7.188	7.541	7.073
Europa	5.647	6.214	6.506	6.052
(%) Europa	86.5%	86.5%	86.3%	85.6%

FUENTE: Elaboración propia a partir de la base de datos ESTACOM del Instituto de Comercio Exterior (ICEX) (1999-2002).

Se observa, un mantenimiento en estos últimos cuatro años de las toneladas exportadas, así como del porcentaje que Europa representa sobre el total de los destinos. Europa es el destino principal de la mercancía, lo que supone que el transporte por carretera tenga un gran peso en el sector de transporte en general. Si analizamos la realidad europea, vemos que el transporte terrestre de mercancías por carretera representa el 44% de los modos de transporte frente al 8% que representa el ferrocarril o el 4% que representan las vías navegables.

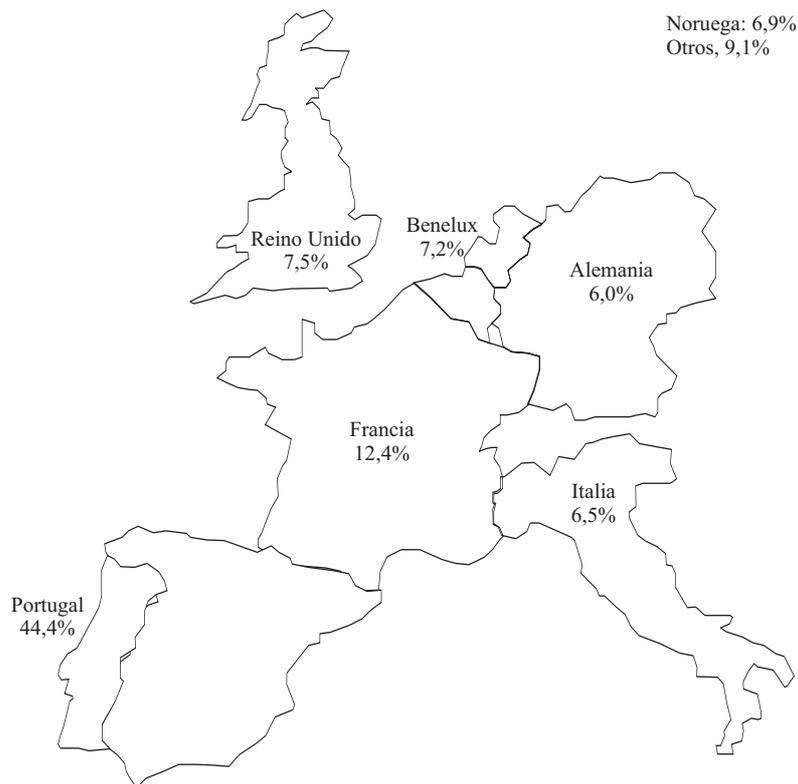
Cerca del 50% de los envíos se realizan a Portugal, debido a su proximidad. Las características de este transporte son muy similares a las del transporte nacional, no

² Empresas con un solo vehículo que trabaja por su cuenta y riesgo.

en cuanto a las consideraciones de regulación impositiva, de conducción y legales, pero sí en aspectos estratégicos y operativos.

En la figura 1 se muestra el desglose por países, indicando los principales destinos y el porcentaje que representan con respecto al volumen a Europa.

Figura 1.- Países europeos con mayores porcentajes de exportación en el año 2002



FUENTE: Elaboración propia a partir de la base de datos ESTACOM del Instituto de Comercio Exterior (ICEX) (2002).

Los países que representan la mayor parte de la exportación y, por lo tanto, el flujo de transporte a Europa son Alemania, Francia, el Reino Unido, Benelux (Holanda, Bélgica, Luxemburgo) e Italia, representando el 40% de los envíos internacionales con origen en Galicia.

Finalmente, el balance de envíos entre una determinada zona y un país muestran la facilidad o la dificultad para la gestión del transporte en estos flujos. Este balance es la diferencia entre las exportaciones y las importaciones. La tabla 2 recoge este balance.

En resumen, el transporte internacional en Galicia se encuentra en un entorno marcado por un claro desequilibrio entre los flujos de transporte de importación y de exportación a Europa.

Tabla 2.- Balance exportación-importación en el año 2002 (en miles de toneladas)

PAÍSES	EXPORTACION	IMPORTACIÓN	BALANCE EXPORT. / IMPORT.
Francia	748	1.236	-488
Reino Unido	456	1.203	-747
Benelux	437	269	168
Italia	394	103	291
Alemania	363	304	59
Total	2.398	3.115	-717

FUENTE: Elaboración propia a partir de la base de datos ESTACOM del Instituto de Comercio Exterior (ICEX) (2002).

3. ESTUDIO EMPÍRICO DEL SECTOR

Actualmente no existe ningún artículo o informe empírico sobre este tema en Galicia, aunque es cierto que se conocen ciertos elementos estratégicos pero no de manera cuantificada. Este estudio es el primero que analiza la situación actual y las tendencias futuras del sector del transporte internacional de mercancías por carretera en nuestra Comunidad autónoma.

3.1. OBJETIVO DEL ESTUDIO

El objetivo ha sido conocer las características del transporte internacional por carretera en las empresas exportadoras localizadas en la Comunidad gallega y poner de manifiesto los factores clave que inciden en esta actividad.

3.2. ASPECTOS METODOLÓGICOS

Dos son las dos etapas que se siguieron en el desarrollo de este trabajo empírico: la definición del universo de estudio y el diseño de cuestionario, recogida y tratamiento de los datos.

3.2.1. Definición del universo de estudio y diseño del cuestionario

Se definió como universo o población de estudio las empresas ubicadas en Galicia con exportación a Europa, tomando como referencia tres fuentes de información:

- La base de datos Sibila del Instituto de Comercio Exterior (ICEX).
- El directorio de empresas exportadoras e importadoras de las cámaras de comercio.

- Ardan Galicia. 10.000 empresas de Galicia y 1.500 del norte de Portugal del Consorcio de la Zona Franca de Vigo.

Una vez completado este universo se realizaron en él dos acotaciones:

- 1) La eliminación de las empresas cuyo único país de exportación a Europa fuese Portugal, por proximidad y por similitud con el transporte nacional.
- 2) La eliminación de las empresas cuyos productos exportados fuesen materias peligrosas o que requiriesen un transporte especial de temperatura³, considerando en el universo sólo las empresas con demanda de transporte de carga general.

El resultado final de este universo es de 554 empresas.

Finalmente, se realizó la selección de una muestra. El método de muestreo probabilístico, muestreo estratificado, tuvo como criterio de estratificación el sector de actividad.

Esta muestra está formada por empresas situadas entre las diez primeras en el ranking de exportadoras de cada sector, incluso en un sector como el de la automoción formado por tres sectores: a) maquinaria, b) fabricación de metal y c) químico, plástico y caucho.

La tabla 3 recoge el universo de las 554 empresas clasificadas, según la Standard Industrial Classification (SIC), en 12 sectores de actividad. Además, incluye los porcentajes de las empresas de la muestra por cada uno de esos sectores.

Tabla 3.- Universo y muestra del estudio

NOMBRE DEL SECTOR	CODIFICACIÓN SIC		EMPRESAS DEL UNIVERSO Total	EMPRESAS DE LA MUESTRA	
	Sector	Actividad		Total	%
Granito	14/32	23/81	26	4	7,7%
Pizarra	14/50	29/39	28	4	7,7%
Vitivinícola	20/51	82,84,85,87/82	18	4	7,7%
Conserva	20	91	31	5	9,6%
Textil y confección	22/23	Todas / Todas	45	6	11,5%
Madera y muebles	24/25	Todas/11,12,17,19,21,31	54	5	9,6%
Químico, plástico y caucho	26/27/28/30	Todas/Todas/Todas/69,79	35	2	3,9%
Construcción naval	37	31,32	14	0	0,0%
Fabricación del metal	34	Todas	32	3	5,8%
Maquinaria	35/36	Todas / Todas	47	5	9,6%
Preparados alimenticios	20	Todas salvo las incluidas en otro sector	39	2	3,9%
Otros	Os non incluídos nos sectores anteriores		185	12	23.1%
Total			554	52	100%

FUENTE: Elaboración propia a partir de la clasificación SIC (2001).

³ Mercancías que figuran bajo acuerdos especiales para el transporte como son el acuerdo para el transporte de mercancías peligrosas por carretera (ADR) y el acuerdo para el transporte de mercancías perecederas (ATP).

La técnica elegida para realizar el estudio fue la encuesta personal sobre la base de un cuestionario estructurado y diseñado de forma mixta, con preguntas cerradas, escala de valoración Likert y con preguntas abiertas.

Tras el diseño inicial del cuestionario, se llevó a cabo su validación con dos entrevistas a dos empresas con un alto porcentaje de exportación en el total de sus ventas.

3.2.2. Recogida y tratamiento de los datos

El trabajo de campo se realizó durante los primeros meses del año 2002. La muestra se seleccionó considerando el universo como una población normal y su tamaño se calculó con un nivel de confianza del 90%.

Finalmente, para el tratamiento de los datos se utilizó la estadística descriptiva. En la tabla 4 se presenta la ficha técnica del estudio.

Tabla 4.- Ficha técnica del estudio

Universo	Empresas gallegas con exportación de mercancías no peligrosas ni perecederas a Europa, salvo aquellas cuyo único país de exportación fuese Portugal
Técnica de recogida de información	Entrevista personal con apoyo de un cuestionario estructurado mixto
Tamaño del universo y de la muestra	Tamaño del universo: 554 empresas Tamaño de la muestra: 61 empresas
Entrevistas realizadas y perfil del entrevistado	Contestaron 52 empresas y el entrevistado fue el responsable del transporte internacional de las empresas

3.3. RESULTADOS

El resultado se presenta en cinco grandes bloques: la subcontratación del transporte, el coste y optimización, el transporte en la actividad de exportación, los modos de transporte y la estructura de las empresas de transporte internacional.

3.3.1. La subcontratación del transporte

En las 52 empresas encuestadas, la actividad del transporte internacional en Galicia es una actividad totalmente subcontratada, incluso en aquellas que tienen un número de envíos mensuales en carga completa que supera los 200.

Habitualmente esta subcontratación se deja en las manos de los intermediarios de transporte. En este entorno internacional, sólo estos intermediarios disponen de la estructura capaz de optimizar la organización de la actividad.

El alto grado de intermediación en el transporte internacional por carretera en Galicia se confirma con este estudio, ya que sólo 8 de las empresas encuestadas

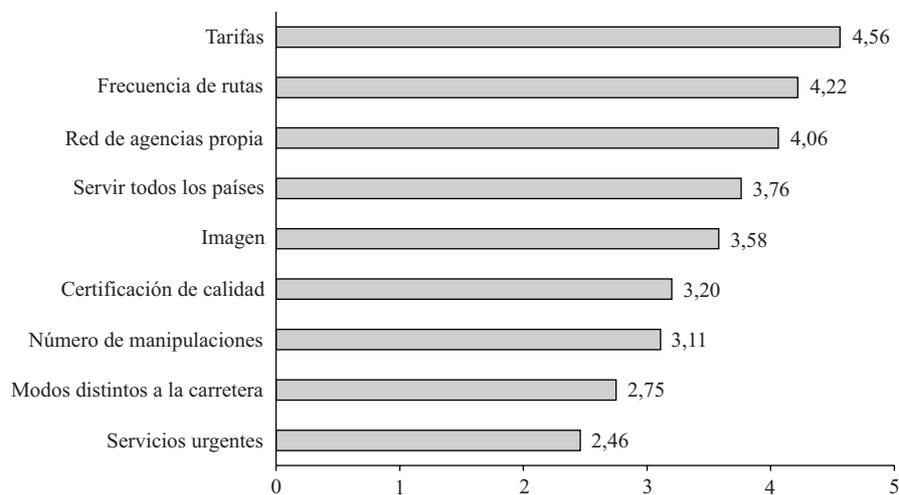
subcontrataron directamente el transporte a autopatronos, y sólo 2 lo hicieron habitualmente.

Los criterios más importantes para seleccionar a un transportista son los siguientes: en primer lugar, la tarifa de precios y, en segundo lugar, el servicio ofrecido. Los factores clave para este buen servicio son los siguientes:

- a) El número y la frecuencia de rutas internacionales del transportista, que permiten mejores plazos y una mayor disponibilidad de entrega.
- b) Que el transportista posea una red de agencias propias en el exterior que facilite el seguimiento de los envíos y que genere confianza en el exportador.

En el gráfico 1 se muestran los criterios de selección más importantes.

Gráfico 1.- Criterios de selección de transportistas



FUENTE: Elaboración propia.

Los cargadores utilizan una “lista corta”, de entre 2 y 4 empresas a las que contratan habitualmente el servicio de transporte. Las empresas encuestadas tienen más de un proveedor habitual de transporte en función del tipo de envío, de si se trata de carga completa o de carga fraccionada y del país de destino de su mercancía. Esta característica muestra la gran especialización de los transportistas que operan en Galicia, orientando su estructura y comercialización a determinados tipos de cargas y países o zonas concretas de un país.

Otra conclusión es que, al contrario que en otras actividades externalizadas, la elección del proveedor se realiza en muchos casos en el momento del envío. El 50% de las empresas demandan puntualmente a varios transportistas el plazo y el

precio del transporte en el momento del envío. El motivo es la gran flexibilidad tarifaria en este mercado, ya que la necesidad de optimizar rutas para el transportista o la posibilidad de combinar cargas hacen que los precios de transporte sean inferiores a los de la tarifa general.

Por último, ninguna de las empresas exportadoras tienen un sistema implantado de evaluación de sus transportistas que les permita cuantificar el nivel de servicio ofrecido por éstos. La mayor parte de las veces el exportador conoce las incidencias en el transporte porque le informa su cliente (importador).

3.3.2. Coste del transporte

Este coste depende del sector de actividad, de los tipos de producto y, dentro de un mismo sector, del tipo de envío y del destino de la mercancía. Sin embargo, hay una homogeneidad en los resultados: para el 50% de las empresas este coste supone entre el 1% y el 5% de la facturación del envío, mientras que para más del 85% de las empresas este coste no supera el 10%.

La evolución del coste en estos últimos años indica un mantenimiento e incluso en algún caso la disminución de éste. Además de las medidas de optimización implantadas por las empresas exportadoras, los transportistas han mantenido sus tarifas pese al incremento del coste en la actividad. La tabla 5 recoge la evolución del coste de un vehículo de transporte de carga general.

Tabla 5.- Comparativa de costes de un vehículo articulado de carga general (en euros/km en carga)

CONCEPTO	1998	2002
Gastos de personal. Salario y dietas	0.212	0.318
Costes fiscales y seguros	0.030	0.065
Amortización del vehículo	0.074	0.129
Gastos financieros	0.010	0.022
Combustible	0.202	0.267
Mantenimiento, neumáticos y reparaciones	0.084	0.085
TOTAL	0.612	0.885

FUENTE: Elaboración propia a partir da CETM (Confederación Española de Transportes de Mercancía) (1998) y de la Dirección General de Transportes por Carretera (2002).

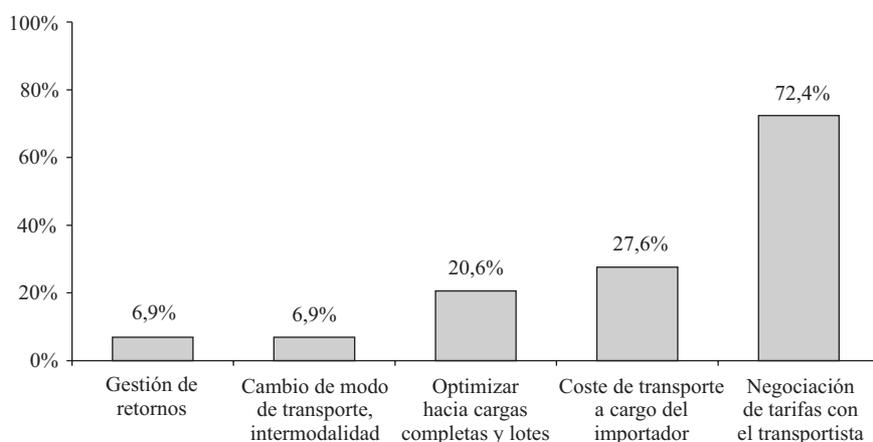
Las empresas exportadoras consideran que el grado de optimización del coste de transporte actual es normal-alto, y piensan que han tomado las medidas para controlarlo y reducirlo. Sin embargo, como es una actividad externalizada, la optimización queda en manos de los transportistas y, por lo tanto, depende de las medidas que éstos tomen para mejorar su gestión.

Algunas de estas medidas de mejora de eficiencia citadas en el *Observatorio de costes del transporte de mercancía por carretera* (Dirección General de Tráfico

por Carretera, 2002) son el establecimiento de acuerdos estables con los cargadores, la creación de centrales de comercialización para la reducción de kilómetros en vacío y la creación de centrales de compra para obtener descuentos en la adquisición de bienes y servicios.

En el gráfico 2 se muestran los modos de optimización que desde las empresas encuestadas se proponen.

Gráfico 2.- Modos de optimización del coste de transporte (en porcentaje de empresas encuestadas)



FUENTE: Elaboración propia.

Como se observa, no son muchas las posibilidades de mejorar los costes con soluciones internas de gestión. La optimización hacia cargas completas o lotes⁴ es posible en algún sector pero, dada las características actuales de aumento de frecuencia de envíos y la reducción en kilos/expedición, hacen difícil esta solución. El cambio de modo de transporte e intermodalidad sería posible si los plazos de entrega no fueran un elemento clave.

Por último, la gestión de retornos sería una alternativa para las empresas de envíos en carga completa. La dificultad para localizar cargas en el extranjero hace que la contratación de autopatronos con su retorno garantizado sea una práctica muy esporádica, por lo que no se pueden eliminar los costes de intermediación.

⁴ Envíos a partir de 3.500 Kg. y menores que una UT (unidad de transporte), que van desde el cargador al destinatario sin rotura de carga. Por lo tanto, se eliminan los costes inherentes a los envíos de carga fraccionada como el coste de recogida (traslado de la mercancía desde el cargador hasta la agencia origen de transportista), de reparto (traslado de la mercancía desde la agencia de destino del transportista hasta el destinatario) y, en algunos casos, de removido (desconsolidación y consolidación de la mercancía en agencias de tránsito intermedias). Además, los volúmenes de estos envíos no se incluyen normalmente en la tarifa general, por lo que permiten un alto grado de negociación para el cargador. Por último, hay que decir que en muchos casos estos lotes suponen para el transportista la mercancía base para mantener o para crear una ruta, lo que da una idea de la gran importancia de este tipo de envíos en el transporte internacional.

3.3.3. El transporte en la actividad de exportación

Desagregando la información por sectores de actividad, el 60% de empresas encuestadas realizan sus envíos en carga fraccionada y el 40% en carga completa. Los sectores que presentan el cien por cien de envíos en carga completa son la pizarra y el granito; los demás sectores tienen altos porcentajes de envíos en carga fraccionada.

Además, se observa un incremento de la carga fraccionada frente a la carga completa, debido a la demanda de pedidos más frecuentes y de menor kilos/envío. En sectores como el auxiliar de la industria, la conserva y el vitivinícola, es prácticamente una exigencia, e incluso en el sector del granito se observa esta misma tendencia debido al aumento de exportación de granito elaborado frente a granito en bruto.

Los aspectos del transporte más importantes en la exportación son los siguientes:

- Cumplimiento de los plazos acordados.
- Buen estado de las mercancías en la entrega.
- Imagen de la empresa de transporte como “embajadora” de su mercancía en el exterior.

El transporte no es un elemento diferenciador. Ninguna de las empresas encuestadas busca a través del transporte alguna diferenciación con respecto a la competencia en su actividad de exportación.

Por otro lado, el transporte no ha supuesto ningún inconveniente a la hora de ampliar el mercado en el exterior. Sólo han señalado que el incumplimiento de plazos de entrega ha hecho perder imagen del exportador frente al cliente.

Finalmente, uno aspecto estratégico para el sector es conocer el número de compradores europeos que contratan el transporte con origen Galicia, es decir, cuántas empresas gallegas realizan sus contratos de compraventa internacional en condiciones Exwork⁵.

Para el 50% de las empresas encuestadas, entre el 50% y el 100% del total de destinatarios contratan el transporte. Esto supone que:

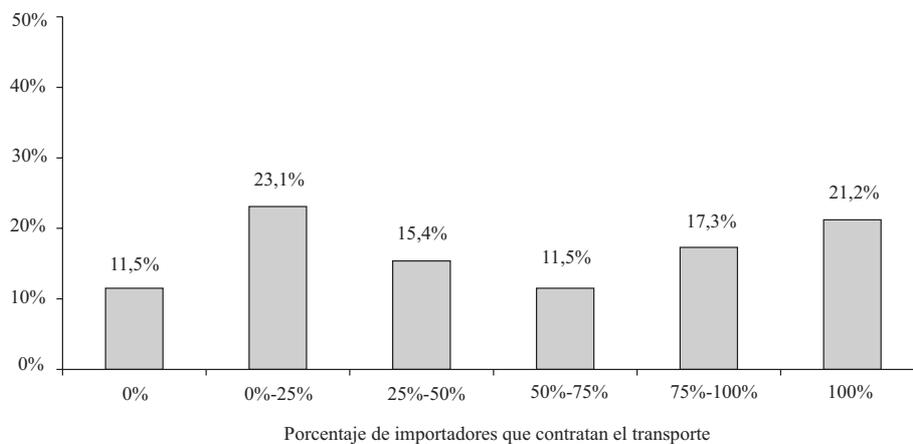
- Las empresas extranjeras de transporte tienen una cuota de mercado importante en Galicia, ya que es el importador europeo el que contrata el transporte.

⁵ El transporte resulta de la confluencia de diversos contratos internacionales de compraventa de mercancía. Entre las diferentes cláusulas de estos contratos figura una que es la que recoge las condiciones de entrega. Esta cláusula ha sido normalizada por la Cámara de Comercio internacional, dando lugar a los INCOTERMS (International Commercial Terms). Éstos definen las condiciones y obligaciones, y los gastos y responsabilidades del comprador y del vendedor, regulando las operaciones de carga, de descarga y de transporte. Si se vende en condiciones Exwork, el vendedor vende la mercancía en su fábrica o almacén y, por lo tanto, corresponde al comprador contratar el transporte hasta su destino, corriendo con la responsabilidad de sus riesgos y gastos (Enríquez de Dios, 1999).

- La actividad comercial de las empresas de transporte que operan en Galicia debe centrarse también en los países a donde va destinada la mercancía exportada desde Galicia.

Es esta última característica del mercado la que representa una ventaja competitiva para aquellos transportistas con una amplia implantación en Europa. En el gráfico 3 se presentan los importadores que contratan el transporte (expresado en porcentaje sobre el total de importadores de una empresa).

Gráfico 3.- Porcentaje de empresas con condiciones de venta Exwork



FUENTE: Elaboración propia.

3.3.4. Los modos de transporte

Aunque el objetivo del estudio era conocer el transporte por carretera, resultó de interés analizar brevemente, con todos los datos recogidos, la situación de otros modos de transporte y de las ventajas e inconvenientes de su uso en el entorno actual.

La flexibilidad para el cambio de rutas, la accesibilidad puerta a puerta y su coste hacen que la carretera sea el modo de transporte más competitivo y el más utilizado en Galicia para los envíos a Europa. Para el 83% de las empresas encuestadas el porcentaje de envíos por carretera es superior al 90%. Sólo 3 empresas realizan sus envíos mayoritariamente en modo marítimo.

El transporte marítimo es utilizado por empresas del sector del granito (exportan granito en bloque, capítulos arancelarios 251611: granito en bruto o desbastado, y 251612: granito troceado, en bloques o en placas). Este tipo de mercancía requiere un modo de transporte con una alta capacidad de carga por envío, ventaja que presenta el transporte marítimo frente a la carretera.

Sin embargo, para otros sectores su utilización está limitada debido a la baja frecuencia de rutas marítimas con origen en Galicia y al plazo de entrega, que no es competitivo.

Por último, la baja accesibilidad puerta a puerta requiere la utilización de otro modo para completar la entrega mediante este tipo de transporte.

La utilización de transporte aéreo en las empresas encuestadas es puntual: no supera el 5% del total de sus envíos. El uso de este modo de transporte responde a una necesidad de urgencia en la entrega y en ningún caso depende del destino de los envíos. El alto coste y el límite de carga restringe su uso a productos con un alto valor agregado.

La rigidez de la red ferroviaria, la baja accesibilidad, la no existencia de una verdadera red europea de ferrocarril debido a diferencias de ancho de vía, la capacidad de electrificación, la autorización para operar y la explotación en manos de administraciones públicas⁶ hacen que este modo de transporte no sea actualmente una alternativa para envíos internacionales.

Mientras que en la carretera un solo operador controla todo el proceso del envío en tiempo real, en el ferrocarril el control resulta más difícil al intervenir diversas administraciones en el proceso. Ninguna de las empresas encuestadas realizó envíos internacionales utilizando como modo de transporte el ferrocarril.

El transporte multimodal de base marítima⁷ es utilizado por empresas de sectores de envíos en carga completa. Los sectores de pizarra y de las conservas de pescado utilizan este tipo de transporte con altos porcentajes de envíos a Francia y al Reino Unido.

Sin embargo, los costes añadidos que este tipo de transporte debe soportar derivados de las actividades portuarias de embarque y desembarque limitan su uso a zonas con unas distancias expedidor-puerto de origen y puerto de destino-destinatario de pocos kilómetros.

En el plan PETRA (Plan estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera, 2001), una de las líneas estratégicas para la modernización y para la mejora de la eficiencia del sector de transporte por carretera es la promoción de centros intermodales. Sin embargo, a Galicia no le asigna un potencial logístico alto para el impulso de esta línea de actuación, lo que puede suponer un estancamiento del transporte multimodal en los próximos años.

⁶ La Directiva 91/440/CEE diseñó un nuevo marco; entre sus objetivos estaba la supresión de la explotación de las infraestructuras por parte de las administraciones públicas, permitiendo a operadores privados acceder a la infraestructura en condiciones de igualdad con el operador existente. Sin embargo, esta directiva sólo ha sido bien acogida por el Reino Unido, mientras que los demás países se mostraron bastante reticentes por lo que la incorporaron en condiciones de mínimos.

⁷ Traslado de UTI (unidades de transporte intermodal, como semirremolques, contenedores...) con trasbordos entre vehículos de diferente naturaleza sin ruptura de carga. Si el transporte principal de los diferentes modos en el marítimo se llama transporte multimodal de base marítima.

3.3.5. Estructura de las empresas de transporte internacional en Galicia

Los transportistas subcontratados por las empresas encuestadas presentan unas características comunes que los hacen líderes en el sector del transporte internacional. Actualmente, de las empresas encuestadas sólo 3 empresas tienen el 70% del mercado de carga fraccionada.

Las características de estas empresas son las siguientes:

- Larga relación con los cargadores (más de diez años operando en Galicia).
- Presencia en todos los sectores de actividad.
- Realizan un servicio integral de transporte, incluyendo servicios de carga completa, transporte marítimo y aéreo, y realizan todo tipo de envíos sin limitación de volumen ni dimensiones.

Además de estas características, lo que determina su liderazgo es su estructura con un claro enfoque internacional. Poseen un elevado número de agencias en los países de destino, siendo estas agencias propias o corresponsales extranjeros líderes en el transporte nacional de ese país.

Su plan de transporte incluye rutas internacionales⁸ con origen Galicia, lo que les permite ofrecer plazos y precios competitivos frente a otros transportistas que necesitan transitar la mercancía por agencias intermedias, incrementando el número de manipulaciones, su coste y el plazo de entrega. En la tabla 6 se muestra el número de agencias que los líderes tienen en tres de los países europeos más importantes, y las rutas y su frecuencia hacia estos países.

Tabla 6.- Red de agencias y rutas internacionales de las tres empresas líderes de mercado en transporte de carga fraccionada en Alemania, Francia e Italia

	RUTAS INTERNACIONALES		RED DE AGENCIAS	
	Nº de rutas	Frecuencia semanal	Nº de agencias	Tipo de agencias
FRANCIA				
Transportista 3	1	5	62	Propias
ALEMANIA				
Transportista 1	5	2	27	Corresponsal
Transportista 2	2	1	20	Corresponsal
ITALIA				
Transportista 1	2	1	22	Corresponsal

FUENTE: Elaboración propia.

Estructuras consolidadas de los actuales operadores de transporte y relaciones estables con los cargadores hacen que las barreras de entrada en este mercado de carga fraccionada sean altas.

⁸ Ruta internacional es aquella que une una agencia con origen en Galicia con otra agencia de destino internacional.

La condición de entrada es tener un plan de transporte con un número de rutas internacionales similar al de los líderes. Esto supone tener un número de cargadores suficientes para soportar el mantenimiento de esas rutas. Estos cargadores son difíciles de captar, ya que envían sus mercancías a través de los transportistas actuales.

4. EL FUTURO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

El futuro del transporte por carretera viene condicionado por diversos aspectos. Por un lado, seguirá siendo insustituible debido a las exigencias logísticas de flexibilidad, a la reducción de plazos de entrega y a la disminución del tamaño de las expediciones que tanto productores como compradores demandan, y, además, seguirá siendo necesario como complemento a otros modos de transporte en la accesibilidad al destinatario final.

Por otra parte, la tendencia de la liberalización del transporte por carretera, la implantación de nuevas tecnologías, las políticas de aumento del tamaño de las empresas de transporte y la creación de centrales de compra y comercialización hacen pensar a medio plazo en un incremento de los flujos por carretera y en una optimización de la capacidad existente.

No obstante, aspectos sociales, como la seguridad, el cumplimiento de horarios de conducción y de descanso o el respeto a los límites de carga deben ser mejorados por todos los implicados en la actividad. Además, los aspectos ambientales y de congestión suponen un coste indirecto del transporte por carretera que el Libro verde de la Comisión Europea ha estimado en un 4,1% del PIB comunitario.

Una de las primeras medidas para evitar esta situación ha sido la creación y la financiación por la UE de programas como el PACT (proyecto de acciones piloto en el campo del transporte combinado) y el Marco Polo, para impulsar acciones encaminadas a fomentar las alternativas al transporte por carretera como transporte combinado, el *Short Sea Shipping* (transporte marítimo de corta distancia), el ferrocarril y las vías navegables interiores.

En resumen, el transporte por carretera debe responder a estos aspectos sociales y ambientales, y esta adaptación implicará un aumento del coste de la actividad que el sector debe neutralizar con la optimización de la gestión y organización de todos sus procesos para seguir siendo competitivos.

5. CONCLUSIONES

En las empresas exportadoras de Galicia el transporte internacional de mercancías por carretera es una actividad externalizada fundamentalmente en manos de operadores de transporte. Éstos poseen amplias estructuras logísticas y de comercialización, con una fuerte presencia en los principales países importadores de

nuestra Comunidad Autónoma, de Alemania, de Francia, del Reino Unido, de Italia y del Benelux, que representan el 40% del total de la exportación a Europa.

Por otra parte, las tarifas aplicadas a los cargadores se han mantenido en estos últimos años a pesar del incremento de costes en la actividad. Esto ha obligado a todos los agentes implicados a optimizar la gestión y la organización del transporte para seguir manteniendo un margen económico aceptable.

Actualmente el transporte no es un elemento diferenciador con respecto a la competencia para las empresas exportadoras, tampoco es un problema para ampliar el mercado en el exterior, pero sí es un factor clave para el cumplimiento de las cláusulas de condiciones de entrega en los contratos internacionales de compraventa de mercancía.

Por lo que se refiere a su importancia en el mercado del transporte de mercancías en general, el transporte por carretera seguirá siendo el modo de transporte más utilizado en Europa debido a las ventajas de flexibilidad, plazo de entrega y coste respecto a los otros modos de transporte. Esta situación no variará a medio plazo ya que la insuficiencia de estructuras en unos casos y su gestión ineficiente en otros no permitirán que estos modos resten mercado a la carretera en aquellos envíos en los que *a priori* podrían competir en condiciones similares.

Por último, los aspectos sociales y ambientales deben ser prioritarios en las futuras decisiones en el sector. Conseguir armonizar la futura evolución del transporte por carretera con la demanda de crecimiento sostenible por parte de las administraciones y de la sociedad en general es el objetivo fundamental para el mantenimiento de la actividad.

BIBLIOGRAFÍA

- COLOMER, J.V.; COCA, P.; INSA, R.; SÁNCHEZ-BARCAIZTEGUI, V.; DÍAZ, J.M. (1998): *El transporte terrestre de mercancías: organización y gestión*. Valencia: Comunidad Valenciana, Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación.
- CONSORCIO DA ZONA FRANCA DE VIGO (2002): *Ardan Galicia. 10.000 empresas de Galicia y 1.500 del norte de Portugal*. Vigo: Consorcio da Zona Franca de Vigo.
- DEHESA, G. DE LA (2001): "Consolidará Galicia a súa converxencia real no século XIX?", *Revista Galega de Economía*, vol. 9, núm. 1.
- DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (2001): *Plan estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera*. Madrid: Ministerio de Fomento.
- DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (2002): *Observatorio de costes del transporte de mercancía por carretera 2002*. Madrid: Ministerio de Fomento.
- DIRECTORIO DE EMPRESAS EXPORTADORAS E IMPORTADORAS (2002): *Base de datos de las cámaras de comercio*. (Na páxina www.camaras.org).
- ENRÍQUEZ DE DIOS, J.J. (1999): *Introducción a la logística internacional. Curso de transporte internacional de mercancías*. Vigo: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación.

- ENRÍQUEZ DE DIOS, J.J. (2001): *Transporte internacional de mercancías*. Madrid: Instituto Español de Comercio Exterior.
- FERRER, S. (2000): *Las necesidades de los cargadores y la respuesta de los transportistas españoles de mercancías por carretera*. Madrid: Cetmo.
- INSTITUTO ESPAÑOL DE COMERCIO EXTERIOR (2002): *Bases de Datos Sibila y Estacom*. (En la página www.icex.es).
- IZQUIERDO, R. (1994): *Transportes: un enfoque integral*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- TENA, J.; SÁNCHEZ, J. (2002): *Comercio exterior de Galicia 2001*. Ministerio de Economía.