

Ministerio de Fomento Dirección General de Transportes por Carretera





El transporte de mercancías por carretera en vehículos españoles en Europa y Marruecos

Documento nº III

Demanda de transporte internacional

ANEXOS



CONTENIDO

❖ ANEXO I: CUESTIONARIOS ELABORADOS PARA CARGADORES

- Consideraciones iniciales.
- Modelo de encuesta.

ANEXO II: INFORME SESIÓN DE TRABAJO CON CARGADORES

- Introducción.
- Puntos débiles. Resumen y desarrollo.
- Puntos fuertes. Resumen y desarrollo.
- Líneas de actuación.
- Cuadro resumen.





ANEXO I CUESTIONARIOS ELABORADOS PARA CARGADORES





CONSIDERACIONES INICIALES

- Dentro de la fase de estudio realizada, se ha procedido a la elaboración de una encuesta seleccionando empresas cargadoras que demandan tráfico internacional y que realizan transacciones comerciales en el área objeto de estudio.
- El objetivo del cuestionario ha sido obtener el mayor volumen de información operativa acerca de las operaciones de comercio exterior realizadas por cargadores internacionales.
- Los cuestionarios han sido diseñados por el equipo consultor y aprobados por la Dirección General de Transporte por Carretera, presentando ambos logotipos y adjuntando una carta de presentación firmada por el Director General de Transportes, con la finalidad de obtener un significativo índice de respuestas.
- Los cuestionarios fueron enviados a un grupo piloto, con el objetivo de perfeccionar el contenido de los mismos, y mejorar la comunicación con los encuestados. El grupo de cargadores seleccionado fue el siguiente:

CUESTIONARIO	PERSONA DE CONTACTO	NOMBRE DE LA EMPRESA
Cargador	D. Antonio Tascón Fernández	TRANSPRIME
Cargador	D. Enrique Boigues	AECOC
Cargador	D. Manuel Fernández Rouco	GEFCO ESPAÑA, S.A.
Cargador	Da. Sonia Juarez Boal	AEUTRANSMER





CONSIDERACIONES INICIALES

- Con las indicaciones realizadas por el grupo piloto, fueron perfeccionados los cuestionarios, efectuando su envío a las empresas seleccionadas.
 - La selección de las empresas cargadoras se ha realizado obteniendo el Ranking de Exportación de AMEC (92 empresas más importantes), así como las diez mayores empresas de los 26 códigos CNAE que presentan los porcentajes de transporte por carretera más importantes, según el estudio realizado en la Fase I de este trabajo (188 empresas). El número total de cargadores internacionales seleccionados ascendió, por tanto, a 280 empresas.
- El índice de respuesta obtenido en este cuestionario ha sido de un 22,5% sobre el total de la muestra.
- Adjuntamos un modelo de la encuenta realizada.





MODELO DE ENCUESTA

A: David Peña Pérez				De:			¿Tiene filia	iles/empresas as	ociadas en	el extranjero?				
Empresa: Andersen				Empresa:					NÚMERO					
N° Fax: 91 514 51 80				Tf. Contacto:			□ No ¿Dónde?	□ Si ¿Cuántas	\sim					
IDENTIFICACIÓN DE LA EMPRESA						¿Cuál es su	u actividad?							
IDENTIFICACION DE LA EMPRESA					¿Con qué	naíses de Furona	v Magreb	mantiene relaciones	comerciales.	con qué perio	dicidad v	v aué		
¿Cuántos empleados tiene?								ransporte utiliza?				quo pone		, 400
□ 1-5 □ 6-25 □ 26-50	□ 51-200 □	201-500	□ Má	s de 500			tualmente	Esporádicamente	País		Carretera	Ferrocarril	Aéreo	Marítimo
¿Cuál es su volumen de factura	ción aproxima	ido? (Mile:	s de M	illones de pesetas = MMPtas)										
□ ≤ 1 MMPtas □ 2-10 MMP	Ptas 🗖 11-100	MMPtas	□ 10°	1-500 MMPtas □ ≥ 501 MMPtas										
											_		_	
¿Qué porcentaje de sus product	tos exporta y/	o importa	?				п				_			
□ Exportación: % □ Importación: % □ No exporta cuestionario)			No exporta ni importa (Fin del				_				п		_	
										_				
¿Importan o exportan mercancías de/a países de Europa y Magreb?.Indique el porcentaje que exporta o importa a dichos países sobre el total de su actividad.														
				_	_				_	_				
	Exporta	ı Importa		Exporta Importa										_
	'						п				_			
□ No <i>(Fin del cuestionario)</i> □ Sí a Europa <u>%</u> □ Sí a Magreb <u>%</u>					_	_								
Cuál se ou sector de solitidad?				_	_				_	_				
¿Cuál es su sector de actividad? Exporta Importa Exporta Importa										_				
					П						_			
•	·		_		_	_	u							
Productos Agrícolas y animales vivos				Productos metalúrgicos			(Si no reali	iza transporte poi	r carretera.	Fin del cuestionario)			
Productos alimenticios y forrajes				Minerales en bruto o manufacturados y materiales de construcción			(Si no realiza transporte por carretera, Fin del cuestionario)							
Combustibles y minerales sólidos				Abonos										
Productos petrolíferos				Productos químicos			EXPOR	RTACIÓN E IMPOR	RTACIÓN D	DE MERCANCIAS PO	R CARRETERA	A EUROPA	MAGRE	<u>B</u>
Minerales y residuos para refundición				Máquinas, vehículos, objetos manufacturados y transacciones especiales		п	¿En qué zo	ona de España co	ncentra su	ı actividad internacio	nal?			
		ı		·			☐ Zona No	rte 🗖 Zona	Centro	Zona Sur	☐ Cataluña	a 🗆 Lo	evante	



MODELO DE ENCUESTA

¿Dispone de sus propios camiones y personal especializado o subcontrata dicho servicio? NÚMERO DE CAMIONES NUMERO DE CAMIONES			\bigcirc	¿Qué mejoraría del servicio ofrecido por los transportistas nacionales?
□ Solo Propio (Fin del cuestionario) □ Solo Subcontratado □ Subcontratado + Propio				
¿Qué numero de viajes internacionales contrata anualmente?.				
	Europa	Marruecos		
Importación				Si trabaja con transportistas extranjeros,
Exportación				 ¿Cuál es el motivo por el cual trabajan con transportistas extranjeros?
españoles?%	acionales que realiza, ¿qué ó mbre de sus principales proveedoi	porcentaje contrata a transportistas		• ¿Qué valora del transporte extranjero frente al transporte nacional?
¿Qué valora del transportista español?				
-				
				FIN DEL CUESTIONARIO.
				Gracias por su colaboración



ANEXO II INFORME SESIÓN DE TRABAJO CON CARGADORES INTERACT





Introducción

- ✓ Antecedentes
- ✓ Metodología InterAct
- ✓ Participantes

Puntos débiles

- ✓ Resumen
- ✓ Desarrollo

Puntos fuertes

- ✓ Resumen
- ✓ Desarrollo

Líneas de actuación

- ✓ Resumen
- √ Tabla general de resultados
- ✓ Priorización
- ✓ Desarrollo

Cuadro resumen





Introducción

- **\$** Contenido
- **Antecedentes**
- Metodología InterAct
- Participantes





CONTENIDO

- Este documento resume la sesión de trabajo desarrollada con Cargadores utilizando la metodología InterAct, celebrada en Madrid el 18 de octubre de 2001.
- Dado que Andersen intervino únicamente como mediador en dicha reunión, no se hace responsable del contenido de las ideas aportadas de la mesa de trabajo que a continuación presentamos.
- Esta información será utilizada como documento de trabajo en el desarrollo de la fase de análisis relativa al estudio "El transporte de mercancías por carretera en vehículos españoles en Europa y Marruecos".





INTRODUCCIÓN: Antecedentes

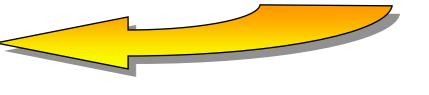
La Dirección General de Transporte de Carretera tras el desarrollo del **Plan Estratégico del Transporte de Mercancías (PETRA)** identificó la línea de actuación definida como Expansión exterior, con vistas a incrementar la presencia española en los mercados internacionales.

Por ello se ha convocado a responsables del área de logística de empresas cargadoras representativas del comercio español, para conocer sus expectativas sobre el movimiento de mercancías entre España, Europa y Marruecos y su opinión sobre como mejorar la competitividad de los transportistas españoles.



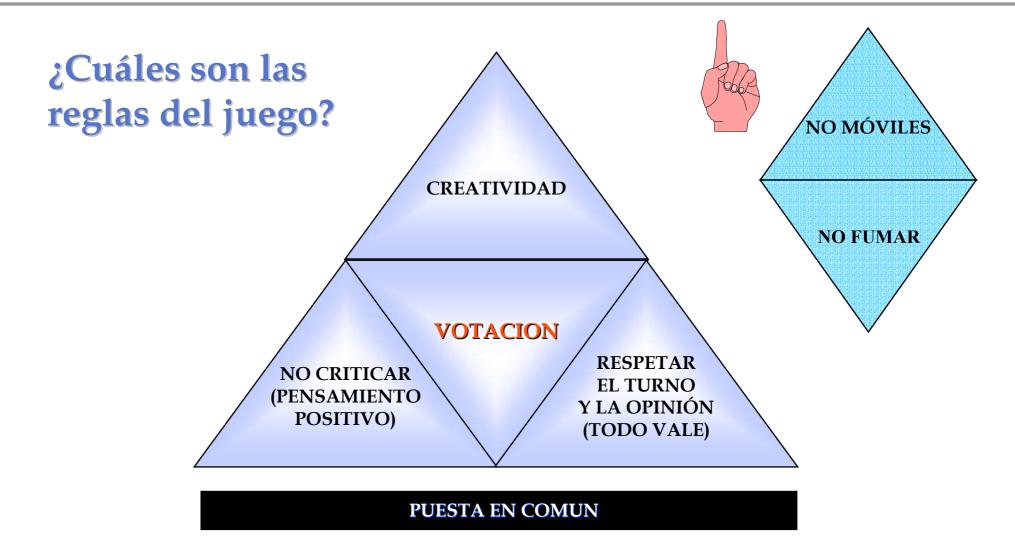
Como consecuencia de ello se inicia el estudio "El transporte de mercancías por carretera en vehículos españoles en Europa y Marruecos", con los siguientes objetivos:

- Analizar la participación de los transportistas españoles por carretera en los flujos de transporte internacional de mercancías con Europa y Marruecos.
- Analizar la estructura de las empresas españolas de transporte internacional.
- Formular propuestas de actuación para potenciar el desarrollo de la participación de los vehículos españoles en los mercados internacionales.





INTRODUCCIÓN: Metodología InterAct





INTRODUCCIÓN: Metodología InterAct

PENSAMIENTO CREATIVO



- · Debilidades.
- · Fortalezas.

PENSAMIENTO CONVERGENTE

Definición de líneas de actuación para el posicionamiento estratégico de las empresas españolas en el futuro.

VOTACIÓN CON INTERACT

Posicionamiento de las empresas frente a los factores considerados claves del éxito en función de:

- Su importancia.
- El nivel de desarrollo de la situación actual.
- El grado de viabilidad futura.

CONCLUSIONES VOTACIÓN



- Oportunidades a corto, medio y largo plazo.
- Problemas a resolver.





INTRODUCCIÓN: Relación de participantes

- Fernando Calvo (Dirección General de Transportes)
- Agustín Sanchez (Philips Ibérica)
- Abel López (Inditex)
- Angel Sánchez (J. García Carrión)
- Rafael López-Loriente (Cofares)
- David Sola (Cofares)







¿Cuáles son los puntos débiles en el posicionamiento de las empresas españolas de transporte de mercancías en el extranjero?



PUNTOS DÉBILES: Identificación

La puesta en común entre todos los participantes en la reunión permitió definir los principales puntos débiles de las empresas españolas de transporte internacional de mercancías en el extranjero y los problemas con que se encuentran en los mercados europeo (Unión Europea y Países del Este) y marroquí.

7 WILLIAM LACION HOLLING A THIVEL CULOPCO		Armonización	normativa	a nivel	europeo
---	--	--------------	-----------	---------	---------

Saturación de infraestructuras viarias

Amenazas de otros modos de transporte

Modelo de Gestión

Restricciones normativas

Modelo de comercialización

Barreras del mercado marroquí

Aplicación de nuevas tecnologías

Barreras del mercado en los Países del Este

Calidad del servicio prestado

A continuación se desarrollan todos estos puntos de forma más detallada con todas las consideraciones a que se hizo referencia en la mesa de trabajo.





PUNTOS DÉBILES: Desarrollo (I)

ARMONIZACIÓN NORMATIVA A NIVEL EUROPEO

No existe una armonización de la normativa que hace referencia a las exigencias a los vehículos para transitar por todos los países de la Unión Europea.

Las restricciones en cuanto a las dimensiones de los vehículos (anchura, gálibo), impiden la utilización del mismo vehículos en todos los países.

Dentro de la Unión Europea, los principales problemas se producen al transitar por Austria, país que no se regirá por la normativa europea hasta el año 2004.

- Austria exige un distintivo ecológico para transitar por su territorio que ningún otro país solicita.
- Además, es necesario otro distintivo de vehículo silencioso para poder circular por las noches.
- Algunos de los trayectos por este país se realizan con Roll-on.

AMENAZAS DE OTROS MODOS DE TRANSPORTE

El transporte de mercancías por carretera compite directamente con el resto de modos de transporte por controlar el mercado. Por los condicionantes existentes, sus dos principales competidores son el ferrocarril y el transporte marítimo.





PUNTOS DÉBILES: Desarrollo (II)

- En los próximos años se va a liberalizar la explotación de la red viaria, permitiendo la entrada de la iniciativa privada en el transporte de mercancías por ferrocarril. En un principio sus mayores limitaciones van a ser los diferentes anchos de vías existentes en la Unión Europea, la capacidad de absorción de los tráficos y las características técnicas existentes, pero puede constituir una seria amenaza a la carretera si se mejoran estos aspectos.
- Existen recorridos en los que el barco puede llegar a ser competitivo, si se gestionan estas líneas de forma apropiada (por ejemplo Valencia Italia).

RESTRICCIONES NORMATIVAS

Además del perjuicio que acarrea la falta de armonización normativa, los cargadores se encuentran con restricciones que les impiden realizar sus transportes de las forma que les resultaría más económica. Entre ellas se encuentran:

- Las restricciones a la circulación existentes en algunos territorios, que llegan a provocar retrasos en los plazos de entrega de hasta 24 horas. Destacan las existentes en:
 - ✓ País Vasco
 - ✓ Francia
 - Accesos a determinadas ciudades europeas.





PUNTOS DÉBILES: Desarrollo (III)

- Se hace referencia a la necesidad de que las principales infraestructuras de vertebración de tráficos sean supranacionales, evitando situaciones en las que las autoridades provinciales deban decidir la política a seguir. Con ello se lograría que todas fueran regidas por las mismas leyes, siendo más flexible en relación a las restricciones que se aplican a la circulación de los vehículos de transporte de mercancías.
- No se permite la circulación por la red viaria española de vehículos de más de 40 T, con lo que no es posible circular con trenes de carretera y todo el transporte debe realizarse en trailers. La única posibilidad de utilización de estos vehículos de gran capacidad es para transporte de mercancías de gran volumen y poco peso.
 - Esta restricción va además en perjuicio de sistemas intermodales de transporte para los que el tren de carretera resulta muy apropiado.
 - ✓ Este tipo de vehículos encuentran con cierta frecuencia problemas en los accesos a sus lugares de origen y destino, lo que limita aún más si cabe su utilización.
- La limitación de velocidad a los vehículos pesados solo atiende al tamaño del vehículo sin reparar en si va completamente cargado o no. Parecería mucho más lógico considerar su situación, permitiendo a los vehículos que transporten cosas de gran volumen pero poco peso transitar a una mayor velocidad.





PUNTOS DÉBILES: Desarrollo (IV)

❖ BARRERAS DEL MERCADO MARROQUÍ

La operatividad en el mercado marroquí por parte de las empresas de transporte españolas no resulta fácil. En algunos casos se ven obligados a realizar trayectos de hasta 700/800 km. sin detenerse para evitar situaciones de inseguridad, con los riesgos que esto conlleva. Algunos de los principales problemas con que se enfrentan son los siguientes:

- La posibilidad de que se introduzca en su vehículo droga de forma clandestina.
- La incertidumbre ante la inmigración clandestina, que trata de aprovechar los vehículos de los transportistas españoles para cruzar las fronteras.
- Lentitud en los procedimientos aduaneros.

Para reducir en la medida de lo posible el impacto de estas situaciones, los cargadores tratan de utilizar para los destinos más conflictivos empresas de transporte autóctonas.

BARRERAS DEL MERCADO EN LOS PAÍSES DE EUROPA DEL ESTE

Algunos problemas con los que se encuentran los transportistas españoles en Marruecos, se repiten en los Países del Este. Entre ellos se pueden citar:





PUNTOS DÉBILES: Desarrollo (V)

- Procedimientos aduaneros lentos que repercuten en largas colas para transitar de un país a otro.
- Economía proteccionista de su mercado, que facilita la exportación de sus productos frente a la importación.
- Red viaria deficiente.

❖ SATURACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

Las proyecciones de crecimiento del transporte de mercancías en las próximos años son superiores a las de creación y mejora de infraestructuras de carretera. Esto implicará un aumento de la saturación, ya de por si existente, que puede redundar en una pérdida de cuota de la carretera frente a otros modos de transporte.

- La utilización de procedimientos que deberían agilizar el tránsito por las fronteras (TIR) pierden su efectividad por las colas que se derivan de la falta de capacidad de las mismas para absorber los tráficos que existen hoy en día y para los que no fueron diseñadas.
- En épocas de alta actividad turística, se prioriza el tráfico de viajeros, reteniendo los vehículos de mercancías. Estas situaciones (tránsito en ferry, etc.) provocan que no se puedan cumplir los plazos de entrega.





PUNTOS DÉBILES: Desarrollo (VI)

MODELO DE GESTIÓN

La empresa de transportes española no tiene una cultura empresarial que le permita competir con garantías de éxito frente a los transportistas extranjeros. Algunas de sus principales deficiencias son:

- El sistema contingentado que ha existido en España no ha acostumbrado al transportista español a operar y competir en un sistema de libre mercado.
- La tendencia por parte de los transportistas españoles es ofrecer un servicio más completo a sus clientes, sin olvidarse que para algunos cargadores lo único indispensable es cumplir los plazos de entrega de la mercancía.
- En este sentido, la utilización de vehículos con dos conductores en trayectos nacionales y hasta tres para el internacional, puede resultar indispensable en algunos casos para cumplir los plazos de entrega que exigen los cargadores.
- Falta adaptabilidad de la flota a las necesidades del cargador que en algunos casos tiene problemas para encontrar vehículos que se adapten a sus necesidades específicas. Da la sensación de que los transportistas españoles no disponen de una flota versátil adaptable a las necesidades.





PUNTOS DÉBILES: Desarrollo (VII)

- Para transitar por algunos países es muy necesario operar con TIR y no son muchos los transportistas españoles que ofrecen este servicio.
- En algunos sectores productivos existe una tendencia hacia la externalización de todo el operativo logístico. El transportista español debería ofrecer servicios complementarios que reportarán un valor añadido al producto de estos cargadores.
- Los transportistas españoles se muestran en muchos casos reticentes a realizar cabotaje y en casos muy contados se desplazan en vacío a puntos de gran actividad comercial, con el fin de obtener carga de retorno a sus puntos de origen.
- No se obtiene la rentabilidad máxima de los vehículos, debido a que estos se paran en los periodos de descanso que son obligatorios para los conductores. No existe por tanto una separación entre conductor y vehículo o su carga, como ocurre por ejemplo en el transporte aéreo. Se podría lograr este objetivo mediante:
 - Cambios de cabeza tractora o colaboración entre empresas de diferentes países, que se encarguen de la tracción en su propio territorio.
 - Centros de relevo de conductores.





PUNTOS DÉBILES: Desarrollo (VIII)

MODELO DE COMERCIALIZACIÓN

La empresa de transportes española no dispone de un tamaño empresarial que le permita estar presente al nivel necesario en el mercado europeo y poder competir frente a los transportistas extranjeros con garantías. Entre las consecuencias que ello produce en nuestras empresas, se pueden citar las siguientes:

- No cuentan con una red comercial que les permita obtener cargas para sus retornos.
- El cargador español ve incrementar el coste del transporte de sus productos, al subir las tarifas el transportista por no poder encontrar cargas de retorno.
- No existe un apoyo entre las empresas de transporte españolas para obtener cargas, principalmente en sus viajes de retorno.
 - Como consecuencia de todo ello, el cargador español ayuda en muchos casos a sus transportistas facilitando contactos y encontrándoles cargas de retorno en un intento de abaratar los costes de su transporte (por ejemplo, utilizando estos vehículos para recibir mercancías de sus proveedores).





PUNTOS DÉBILES: Desarrollo (IX)

APLICACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS

Por regla general, los transportistas españoles no aprovechan las oportunidades que ofrecen los sistemas de seguimiento de flota y las nuevas tecnologías existentes. Su aplicación permitiría:

- Evitar problemas de inseguridad a los conductores, que en algunos casos transportan mercancías de alto valor.
- Conocer en todo momento dónde se encuentra la carga, su estado, etc.
- Contrastar información por parte del cargador sobre la situación de su mercancía, seguimiento del plan de entrega, etc.
- Obtener planos de los destinos no habituales o ser guiados mediante GPS hasta su destino.

Sin embargo, las grandes empresas de transporte extranjeras sí aplican estos sistemas de seguimiento de mercancías que resultan de gran utilidad.

Uno de los posibles efectos beneficiosos de la aplicación de estas tecnologías es el descenso en las primas de seguros al disminuir los riesgos.





PUNTOS DÉBILES: Desarrollo (X)

CALIDAD DEL SERVICIO PRESTADO

La percepción de la calidad ofrecida por parte de los transportistas españoles es inferior a la de las empresas europeas. Asimismo, cuanto menor es la dimensión tiene una empresa, menor calidad de servicio se percibe. Así, la visión sobre la empresa de transporte internacional por carretera española presenta un perfil poco profesionalizado:

- Poca disciplina de entrega en bandas horarias fijas. Los grandes cargadores operan con plazos de entrega fijos sin posibilidad de desviaciones en cuanto a los plazos de entrega. Los que operan con productos perecederos o con necesidades de reposición de stocks no pueden permitirse que la mercancía no se encuentre en su destino en el momento fijado. El transportista español de pequeño tamaño no parece comprender estas prioridades para el cargador, por lo que en la medida de lo posible estas compañías evitan que sean ellos los que realicen sus transportes.
- Desinformación del mercado en el que están operando, desconociendo en muchos casos los días festivos que les impiden circular por los diferentes países. Esta situación no se produce por norma general con los transportistas extranjeros que muestran un grado de profesionalidad mucho más alto.
- Desconocimiento de los documentos que se deben rellenar al realizar servicios en el extranjero y la forma de cumplimentarlos (DUA, TIR, T-1, etc.).





PUNTOS DÉBILES: Desarrollo (XI)

- Recepción de la carga en mal estado en su destino final como consecuencia de una manipulación inapropiada.
- Formación inadecuada del conductor español, al contrario que el europeo, que no suele hablar idiomas con los consiguientes problemas que ello conlleva (comunicación, orientación, miedo a realizar nuevas rutas en el extranjero, etc.).
- Incremento de la creatividad de los transportistas españoles, que deben ser capaces de imaginar nuevas formas de realizar su trabajo que convenzan a los cargadores y les animen a operar con ellos.







¿Con qué puntos fuertes cuentan actualmente las empresas españolas de transportes de mercancías por carretera para llevar a cabo su expansión a los nuevos mercados?



PUNTOS FUERTES: Identificación

La relación de puntos fuertes con que cuentan los transportistas españoles frente a sus competidores extranjeros para expandirse por los nuevos mercados de los países del Este y Magreb, y aumentar su cuota de mercado dentro de la Unión Europea es la siguiente:

- Accesibilidad
- Flexibilidad
- Competitividad frente a otros medios
- Coordinación con el ferrocarril

Los cargadores españoles no consideran que los transportistas españoles destaquen en muchos aspectos frente a sus competidores extranjeros, si bien son más competitivos en:

ACCESIBILIDAD

El transportista español presta servicio en zonas de España donde generalmente el transportista extranjero no se desplaza, ya que estos operan únicamente con los grandes centros de carga (Madrid y Barcelona principalmente). Los cargadores se ven muchas veces obligados a enviar sus mercancías por estos puntos, con el consiguiente aumento en los plazos de entrega, para poder exportar sus productos





PUNTOS FUERTES: Desarrollo (I)

FLEXIBILIDAD

Las empresas de transporte por carretera se suelen adaptar con una mayor facilidad a las necesidades de los cargadores, en contraposición con otros medios que tienen servicios rígidos (transporte marítimo) o necesitan conocer con una mayor antelación en qué momento van a prestar el servicio (ferrocarril).

COMPETITIVIDAD FRENTE A OTROS MEDIOS

Dentro del territorio español, el transporte por carretera se trata del medio más competitivo por calidad del servicio, plazo de entrega y fiabilidad.

COORDINACIÓN CON EL FERROCARRIL

Una de las grandes ventajas del transporte de carretera es su teórica capacidad de coordinarse con otros medios, que en el caso europeo es principalmente el ferrocarril. En este proceso intermodal, resulta crítico el tiempo de cambio de modo, uno de los principales problemas actualmente de este sistema de transporte.





LÍNEAS DE ACTUACIÓN



Nos encontramos en el año 2010, habiendo alcanzado nuestro objetivo de potenciar el transporte internacional en vehículos españoles con gran éxito.

¿Cuáles fueron las acciones adoptadas que nos permitieron lograrlo?





LÍNEAS DE ACTUACIÓN: Identificación (I)

Como resultado del análisis de los puntos fuertes y débiles de las empresas españolas de transporte de mercancías por carretera, se alcanzó un consenso sobre las principales líneas de actuación, que se enumeran a continuación:

Infraestructuras de carretera

Profesionalización de la gestión del transportista

Gestión Integral de cargas

Intermodalidad

Capacidad comercializadora

Colaboración entre transportistas

Aplicación de nuevas tecnologías

Armonización normativa

Mediante la aplicación de la metodología Andersen InterAct se obtiene una clasificación en cuanto a grado actual de desarrollo, viabilidad futura y clasificación según su importancia de las diferentes líneas de actuación.





LÍNEAS DE ACTUACIÓN: Identificación (II)

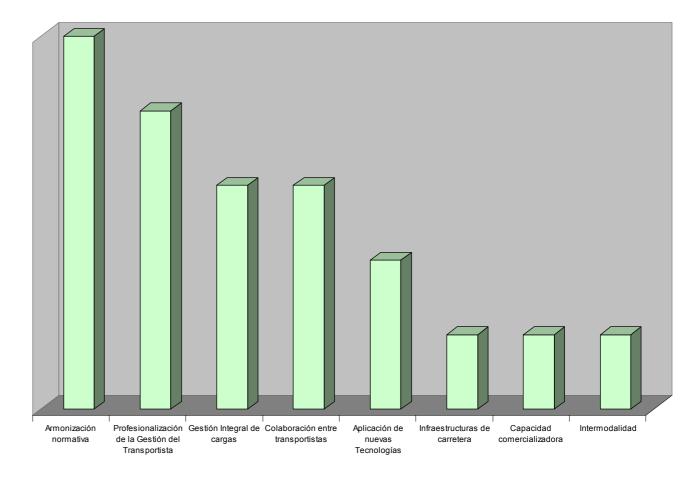
La votación cruzada entre las distintas variables refleja que la armonización normativa es la acción con mayor relevancia, seguida por la necesidad de profesionalización de la gestión del transportista.

Con un nivel de importancia relevante aparecen la gestión integral de cargas, la colaboración entre transportistas y la aplicación de nuevas tecnologías .

En el otro sentido, las acciones votadas como menos importantes han sido las inversiones en infraestructuras de carretera, la capacidad comercializadora y por último la intermodalidad.

En principio, las acciones que se han reconocido con una mayor importancia son aquellas que hay que intentar desarrollar con mayor interés en el corto plazo.

Importancia







LÍNEAS DE ACTUACIÓN: Identificación (III)

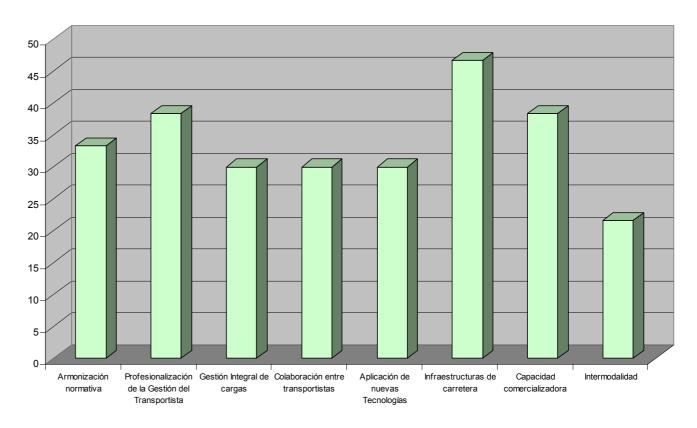
Hay que destacar que ninguna de la acciones ha sido valorada con un grado de desarrollo superior al 50%, y salvo casos puntuales, se encuentran todos los factores con un nivel de desarrollo inferior al 35%.

Las infraestructuras de carretera ha sido votado como el atributo más desarrollado seguido de la profesionalización del transportista y su capacidad comercializadora.

Como el factor con menor desarrollo en la actualidad, se ha votado la Intermodalidad, con desarrollo levemente superior al 20%.

Con esta clasificación se aprecia que existe para todos los factores un alto potencial de desarrollo, que permite ser optimista de cara al futuro.

Desarrollo





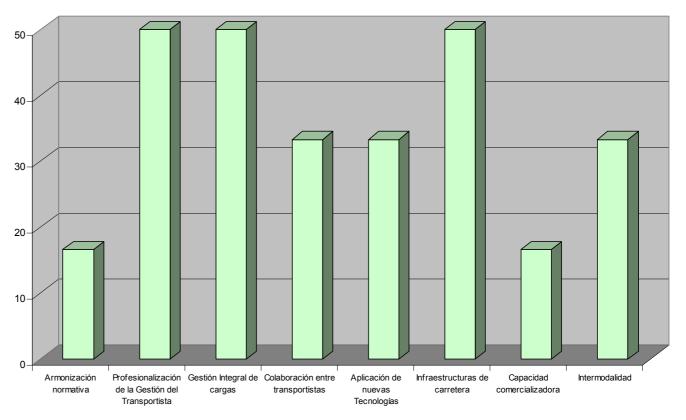
LÍNEAS DE ACTUACIÓN: Identificación (IV)

Hay que destacar que ninguna de la acciones ha sido valorada con un grado de viabilidad superior al 50%, y salvo casos puntuales, se encuentran todas las líneas de actuación con una viabilidad inferior al 35%.

Los atributos con mayores posibilidades de desarrollo en el futuro son la profesionalización de la Gestión de cargas, las infraestructuras de carreteras y la Gestión Integral de cargas.

En el lado opuesto se encuentran la armonización normativa y el aumento de la capacidad comercializadora de las empresas de transporte españolas, cuya viabilidad futura se valora con un porcentaje inferior al 20%.

Viabilidad







LÍNEAS DE ACTUACIÓN: Tabla general de resultados

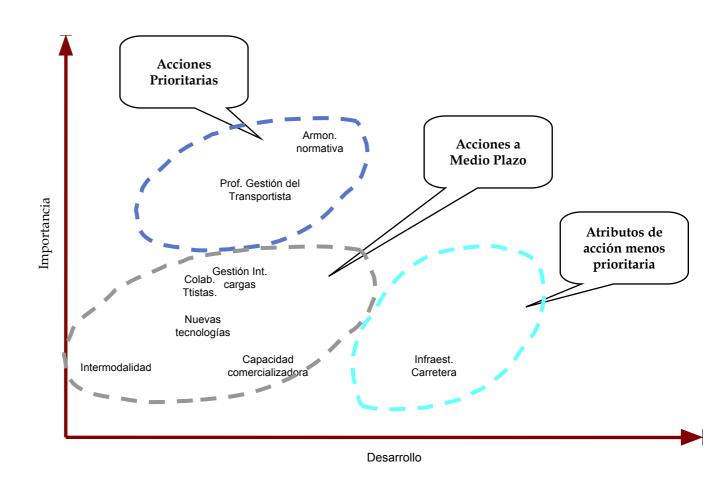
La combinación de las dos anteriores tablas nos proporciona la siguiente matriz, donde se recogen las distintas variables por orden de importancia y por grado de desarrollo.

Se observan tres grupos de respuestas. Por un lado un grupo de factores que tiene un nivel de importancia alto, así como un mayor grado de desarrollo.

Por otro lado, se observa un grupo de factores cuyo grado de desarrollo es bajo, así como su nivel de importancia. Estos factores son interesantes en el medio plazo.

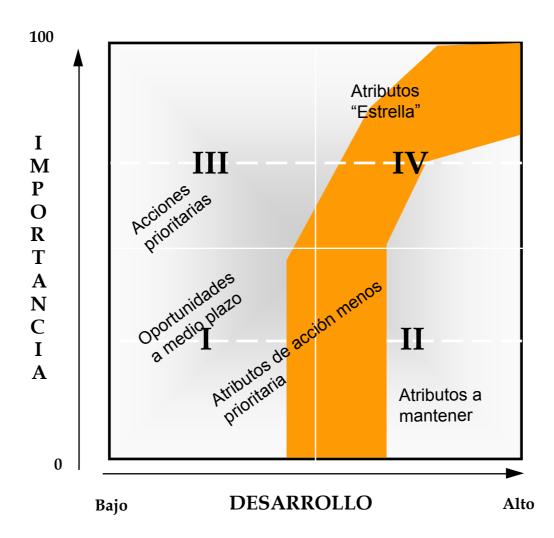
Finalmente, hay un segundo grupo de factores que tiene un grado de desarrollo muy bajo, pero cuya importancia es muy alta. Son los factores clave sobre los que hay que trabajar en el corto plazo.

Tabla general de resultados



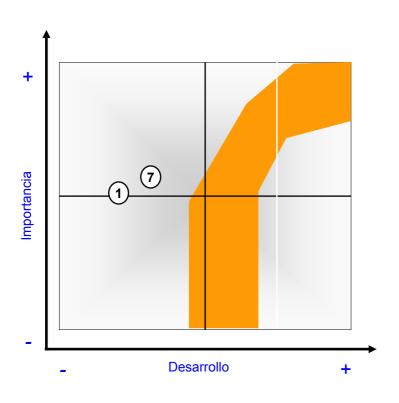


LÍNEAS DE ACTUACIÓN: Cómo interpretar el gráfico





LÍNEAS DE ACTUACIÓN: Conclusiones votación (I)



ACCIONES PRIORITARIAS

Los atributos situados en la parte superior del cuadrante inferior izquierdo tienen un alto nivel de importancia y no están bien desarrollados en la actualidad; representan oportunidades a corto plazo o áreas que pueden ocupar un lugar destacado en el éxito del negocio y en las que deben tomarse acciones para convertirlos en "atributos estrella".

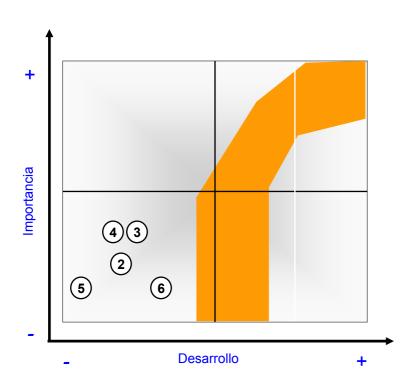
ACCIONES PRIORITARIAS

- 7 Armonización normativa
- 1 Profesionalización de la Gestión del Transportista





LÍNEAS DE ACTUACIÓN: Conclusiones votación (II)



ACCIONES A MEDIO PLAZO

Los atributos situados en la parte inferior del cuadrante inferior izquierdo se consideran menos importantes en relación a otros y no están suficientemente desarrollados en la actualidad. Aún cuando éstos no estén dentro de los atributos de mayor importancia, deben considerarse como elementos a desarrollar a corto-medio plazo.

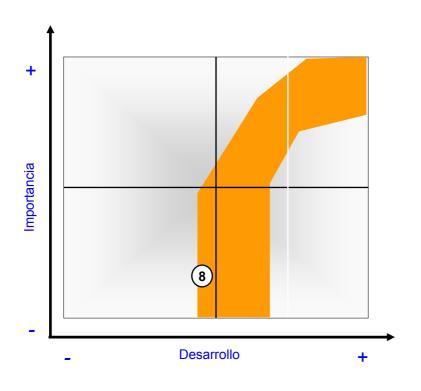
ACCIONES A MEDIO PLAZO

- 3 Colaboración entre Transportistas
- 6 Capacidad comercializadora de los transportistas
- (4) Gestión Integral de cargas
- 2 Aplicación de nuevas tecnologías
- (5) Intermodalidad





LÍNEAS DE ACTUACIÓN: Conclusiones votación (III)



ATRIBUTOS DE ACCIÓN MENOS PRIORITARIA

Los atributos localizados en este área tienen un grado de importancia relativa bajo en relación con el resto y están más desarrollados que el resto en la actualidad. Se interpretan como líneas de actuación a más largo plazo, pues aunque comparativamente con el resto de atributos son poco importantes, no se pueden descuidar. Tan solo hay uno de ellos en las líneas de actuación seleccionadas.

ACCIONES MENOS PRIORITARIAS

8 Infraestructuras de carretera





LÍNEAS DE ACTUACIÓN: Desarrollo (I)

Cada una de las diferentes líneas de actuación engloba una serie de conceptos más amplios, que se muestran de forma más detallada según su clasificación de importancia.

Con ello se intenta reflejar los aspectos considerados críticos dentro de cada una de las líneas de actuación y en los que se debería poner mayor énfasis para lograr un mejor servicio del transporte de mercancías por carretera.

I. ARMONIZACIÓN NORMATIVA

Se considera la principal línea de actuación para potenciar el transporte de mercancías por carretera en el extranjero. Hace referencia entre otros aspectos a:

- La necesidad de que las distintas legislaciones existentes en materia reguladora del transporte por carretera sigan las mismas directrices y se apliquen de forma unánime en todos los países.
- La reserva de pasillos europeos que permitan el tránsito de vehículos pesados sin grandes restricciones.





LÍNEAS DE ACTUACIÓN: Desarrollo (II)

❖ II.-PROFESIONALIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL TRANSPORTISTA

Se trata de la otra línea de actuación principal. Engloba todas las medidas que debe adoptar el transportista español de mercancías por carretera en su gestión, para lograr un transporte más competitivo y adecuado a las necesidades del cargador. Entre estas medidas se incluye:

- Conocer las normativas que rigen en la Unión Europea y en los países de su entorno donde se realizan expediciones por parte de los cargadores.
- Prestar servicios con suficientes conductores para mejorar los plazos de entrega de la mercancía en destino.
- Formar y preparar a los conductores que realizan trayectos internacionales (idiomas, conocimiento de procedimientos y normativas, etc.)
- Estandarizar los procedimientos de carga y descarga (Book)
- Compromisos de cumplimiento de plazos de entrega y solución de incidencias.
- Mayor comunicación y coordinación con el cargador.
- Adecuar las flotas con el objetivo de poder transportar diferentes mercancías sin que existan problemas por falta de vehículos, solventando las necesidades.





LÍNEAS DE ACTUACIÓN: Desarrollo (III)

III. GESTIÓN INTEGRAL DE CARGAS

Resulta fundamental para el cargador que el transportista se comprometa a gestionar sus mercancías. Algunas de las principales medidas que se considera que debería adoptar el transportista español por carretera son:

- Tender hacía actividades de Operador Logístico que reporten un incremento del valor añadido de los productos del cargador.
- Especializarse, operando con un número reducido de empresas de las que conozcan sus procedimientos y sean capaces de gestionar sus flujos de tráficos.

❖ IV. COLABORACIÓN ENTRE TRANSPORTISTAS

Resultará de gran utilidad la asociación de las empresas de transporte, aprovechando las sinergias que esta situación les reportaría y que repercutiría en un mejor servicio a sus clientes.





LÍNEAS DE ACTUACIÓN: Desarrollo (IV)

V.- APLICACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS

Los cargadores de las empresas de transporte solicitan cada vez una mayor fiabilidad en los procesos de transporte y un conocimiento casi en tiempo real del lugar en que se encuentra su carga. El lograr estos objetivos depende en gran medida de la implantación de nuevas tecnologías en las empresas de transporte, destacando las siguientes líneas de actuación:

- Implantación de sistemas de seguimiento de los vehículos vía satélite (GPS) que permitan una mayor seguridad de la mercancía durante los trayectos.
- Adaptación de las empresas españolas de transporte a las nuevas fórmulas de gestión derivadas de la implantación de estas tecnologías, para alcanzar unos mayores estándares de calidad y una mayor fiabilidad.
- Aplicación de tecnologías para la contratación y entrega de las mercancías.





LÍNEAS DE ACTUACIÓN: Desarrollo (V)

VI. INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERA

Pese a considerarse la línea de actuación más desarrollada de todas las necesarias para fomentar el transporte de mercancías por carretera, su desarrollo actual no alcanza la mitad de su potencial. Por ello, las principales líneas de actuación para afrontar con garantías el futuro, se deben dirigir hacia:

- Disponer de mayores infraestructuras viales, capaces de absorber los incrementos de tráficos que se van a producir en el futuro,
 - evitando con ello las restricciones a los tráficos de vehículos pesados.
 - √ facilitando la utilización de vehículos que pueden resultar en algunos casos más apropiados (tren de carretera).
- Mejorar los puntos de acceso en origen y destino que faciliten la actividad de los vehículos y el uso de otros de mayor tamaño.





LÍNEAS DE ACTUACIÓN: Desarrollo (VI)

VI. CAPACIDAD COMERCIALIZADORA

Las empresas españolas de transporte deben posicionarse en el extranjero, abriendo sus redes comerciales para lograr:

- Ofrecer un servicio versátil y con mayor cantidad de destinos, que cubra las necesidades de sus clientes.
- Gestionar sus propios retornos sin necesidad del soporte del cargador, que realiza esta tarea con el único fin de garantizar la prestación del servicio y lograr un precio del mismo más competitivo.





LÍNEAS DE ACTUACIÓN: Desarrollo (VII)

VIII.- INTERMODALIDAD

Este método de transporte que combina diversos modos, no se encuentra plenamente desarrollado en la actualidad. La actuación en esta línea permitiría:

- Crear un mayor número de empresas que presten servicios de este tipo.
- Desarrollo de este tipo de transporte, que podría ser muy competitivo en trayectos de larga distancia.
- Reducir los tiempos de tránsito en los puntos de intercambio modal que permitirían operar con plazos de entrega más competitivos.

Las empresas de transporte pueden incorporarlo como una nueva línea de negocio en apoyo de sus servicios de carretera.

Para alcanzar estos objetivos en los casos en que se esté operando con apoyo del modo marítimo en pequeños trayectos, es necesario una ampliación de los servicios de ferry, que minimicen los efectos de temporada en el transporte de mercancías.





CUADRO RESUMEN

PUNTOS DÉBILES

- ► ARMONIZACIÓN NORMATIVA A NIVEL EUROPEO
- MENAZAS DE OTROS MODOS DE TRANSPORTE
- **►**RESTRICCIONES NORMATIVAS
- ► BARRERAS DEL MERCADO MARROQUÍ
- BARRERAS DEL MERCADO EN LOS PAÍSES DEL ESTE
- SATURACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS
- ►MODELO DE GESTIÓN
- ► MODELO DE COMERCIALIZACIÓN
- ► APLICACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS
- **►**CALIDAD DEL SERVICIO PRESTADO

PUNTOS FUERTES

- **►**ACCESIBILIDAD
- **►**FLEXIBILIDAD
- **▶**COMPETITIVIDAD FRENTE A OTROS MEDIOS
- **►**COORDINACIÓN CON EL FERROCARRIL

CONVERGENTES

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- **►INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERA**
- **▶PROFESIONALIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL**
- **►GESTIÓN INTEGRAL DE CARGAS**
- **►INTERMODALIDAD**

TRANSPORTISTA

- **★**CAPACIDAD COMERCIALIZADORA
- **►**COLABORACIÓN ENTRE TRANSPORTISTAS
- **►**APLICACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS
- **►**ARMONIZACIÓN NORMATIVA

