

*Miguel Ángel López Navarro**

*Miguel Ángel Moliner Tena**

*Rosa María Rodríguez Artola**

*Javier Sánchez García**

TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA ENTRE ESPAÑA E ITALIA: PERFIL DE LAS EMPRESAS USUARIAS

El Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) ha sido catalogado por la Comisión Europea como el único modo de transporte que ofrece posibilidades reales de lograr un transvase de carga desde la carretera, mejorando además la competitividad y reduciendo los costes ambientales. En los últimos años se han llevado a cabo diversos estudios donde se han tratado de identificar líneas de TMCD con un potencial de futuro importante. Sin embargo, no se han abordado trabajos donde se evalúe el perfil de las empresas de transporte internacional por carretera que hacen uso de esta modalidad de transporte. Con el propósito de cubrir este déficit, en el presente trabajo se procede, sobre una muestra de 81 empresas de transporte internacional por carretera (41 españolas, 3 portuguesas y 37 italianas) que hacen uso de las líneas de TMCD entre España e Italia, a delimitar el perfil de dichas empresas, a la vez que a analizar ciertos elementos inherentes a la relación que mantienen con las navieras con las que trabajan.

Palabras clave: transporte, TMCD, empresas de transporte internacional por carretera, navieras.
Clasificación JEL: L91, L92.

1. El TMCD como eje central en la política de la Unión Europea para la movilidad sostenible

En septiembre de 2001 la Comisión Europea publicó el Libro Blanco «*La política europea de transporte de cara al 2010: La hora de la verdad*». Su contenido era y sigue siendo revelador en torno al futuro del sector del transporte de mercancías en los próximos años y, sobre todo, desvela cuáles

van a ser las prioridades de los Gobiernos europeos en materia de infraestructuras y políticas de transporte. Concretamente, la Comisión identificó una serie de dificultades en el ámbito europeo:

1. El crecimiento desigual de los modos de transporte, de tal manera que la carretera representa hoy en día la alternativa dominante en lo que concierne al transporte de mercancías.

2. La congestión de las carreteras y de los ejes ferroviarios más importantes. En el caso de las carreteras, una parte importante del problema se debe al transporte internacional de mercancías. A ▷

* Departamento de Administración de Empresas y Marketing. Universitat Jaume I. Castellón.

pesar de ello, la Comisión reconoce que, para los trayectos de corta distancia, no hay ningún transporte alternativo suficientemente adaptado a las necesidades de la economía como el transporte por carretera.

3. Los efectos nocivos para el medio ambiente y para la salud de los ciudadanos, sin olvidar el coste tan alto en vidas humanas que se cobran todos los años las carreteras.

En el nuevo contexto marcado por el desarrollo sostenible se señala la conveniencia de reorientar las inversiones hacia el transporte ferroviario y marítimo. Esta decisión se ve reforzada por las elevadas previsiones en lo que concierne al incremento del transporte internacional en la próxima década, lo que supondría la saturación de muchas infraestructuras viales si dichos incrementos fueran absorbidos de manera mayoritaria por la carretera. En este sentido, y teniendo en cuenta el limitado papel que desempeña el ferrocarril, el TMCD está llamado a desempeñar un papel prioritario en la absorción de los flujos crecientes de transporte intracomunitario. De hecho, la Comisión lo cataloga como el único modo de transporte capaz de sostener el rápido crecimiento de la Unión Europea. Se la considera además como la única modalidad que ofrece posibilidades reales de lograr un transvase de carga desde la carretera, mejorando además la competitividad, reduciendo los costes ambientales y favoreciendo la cohesión en una Unión Europea ampliada. La práctica totalidad de los estudios acerca de esta modalidad de transporte coinciden a la hora de señalar sus ventajas frente al transporte terrestre y, en especial, respecto de la carretera, ventajas que Carlier (2002) sintetiza en:

1. La menor saturación de las infraestructuras marítimas y el menor coste de las mismas.
2. El menor consumo energético y, consecuentemente, la menor emisión de contaminantes a la atmósfera.
3. La mayor seguridad.
4. La mejora de las comunicaciones entre los Estados miembros.

No obstante, para lograr una cuota de mercado

importante, esta modalidad de transporte debe ser capaz de competir con el transporte rodado no sólo en precios, sino también en servicio (Baird, 2007). Y es que, a pesar de sus notables ventajas, el TMCD presenta también un amplio número de inconvenientes y debilidades, existiendo dificultades a la hora de lograr su adecuada integración en las cadenas logísticas multimodales (Pâixao y Marlow, 2002; Elsner, 2003; Beskovnik, 2006; Comisión Europea, 2006; Kapros y Panou, 2007). Las principales debilidades a las que se alude en dichos trabajos hacen referencia a la ausencia de una imagen eficiente en el servicio puerta a puerta, una mayor complejidad desde el punto de vista administrativo y problemas derivados de la eficiencia de los puertos, sus conexiones con el *hinterland* y la falta de flexibilidad de los servicios portuarios. El éxito de la navegación de corta distancia pasa por mejorar su eficacia y su coordinación en el marco de las cadenas logísticas multimodales –la coordinación entre los diferentes actores de la cadena de suministro es un importante requisito para lograr ventajas competitivas (Womack, Jones y Roos, 1990)–. Como señalan Camarero y González (2004), las cadenas multimodales de transporte son más complejas que el transporte puro por carretera, necesitándose un correcto enlace con los modos de transporte terrestres para que el transporte marítimo pueda proporcionar servicios puerta a puerta.

Más allá del concepto de TMCD, en los últimos años se está haciendo un especial énfasis en las denominadas Autopistas del Mar, las cuales constituyen una modalidad especial dentro de la navegación de corta distancia y son definidas como «servicios de transporte marítimo existentes o nuevos, integrados en cadenas logísticas puerta a puerta, que concentran flujos de mercancías en conexiones de *Short Sea Shipping* caracterizadas por su regularidad, frecuencia, fiabilidad y alta calidad. La puesta en marcha de las Autopistas del Mar debería absorber una parte significativa del incremento esperado del transporte de mercancías por carretera, mejorar la accesibilidad de las regiones periféricas y reducir la congestión viaria» (Comisión Europea, 2007). ▷

De esta manera, podemos considerar las Autopistas del Mar como un concepto más restrictivo que el TMCD, susceptible de generar un valor adicional (Parantainen y Meriläinen, 2007), estando su desarrollo sujeto a la capacidad de ofertar un transporte puerta a puerta eficiente que, en términos generales, muestre unos niveles de competitividad que puedan ser equiparables a las cadenas unimodales de transporte terrestre (Baird, 2007; González y Novo, 2007; Păixao, 2008).

A pesar de los esfuerzos de la Comisión Europea y las distintas administraciones nacionales y locales, la navegación de corta distancia está planteando problemas sustanciales en lo relativo a su desarrollo. Al margen de problemas de carácter administrativo o aquellos asociados a las ineficiencias portuarias, son notorias las reticencias de las empresas de transporte internacional por carretera a la hora de utilizar el barco en el desplazamiento de sus semirremolques, dado que ello supone un cambio sustancial en su modelo de negocio.

En los últimos años se han llevado a cabo diversos estudios donde se han tratado de identificar líneas marítimas de corta distancia que fueran viables y que contaran con un potencial de futuro importante, básicamente a partir del estudio de los flujos de mercancías intercambiados entre las zonas geográficas unidas por dichas líneas y del análisis comparativo en términos de costes y tiempos de tránsito en relación con el transporte por carretera (*Shortsea Promotion Centre–Spain*, 2003 a, b; Olivella, Martínez, González y Castells, 2006; Ministerio de Fomento, 2006). Sin embargo, no existen trabajos donde se aborde el perfil de las empresas que hacen uso de esta modalidad de transporte y donde se analicen los elementos asociados a la relación que se establece entre tales empresas y las navieras que operan dichas líneas. Y es precisamente con este propósito con el que se aborda el presente estudio, que a su vez se inscribe dentro de un proyecto más amplio en torno a la decisión de las empresas de transporte internacional por carretera de orientar sus actividades a largo plazo hacia el TMCD.

2. Procedimiento para la obtención de los datos

La población objeto de estudio la constituyeron las empresas de transporte internacional por carretera que utilizan actualmente el TMCD entre España e Italia a través de las líneas «Barcelona-Génova» (operada por la naviera *Grandi Navi Veloci*) y «Barcelona-Roma» (operada por la naviera *Grimaldi Napoli*). Ello suponía, no obstante, un problema derivado de la inexistencia de algún directorio o base de datos a partir del cual extraer información sobre las empresas de transporte internacional por carretera que hacían uso de este sistema. Ante esta dificultad consideramos, como solución más razonable, visitar en diversas ocasiones las terminales del Puerto de Barcelona desde las que se realizan las actividades de embarque y desembarque de estas líneas. Y ello con el propósito de confeccionar una base de datos de las empresas de transporte internacional por carretera que hacen uso de tales líneas a partir de la observación directa de los semirremolques que embarcaban o desembarcaban y su adscripción a empresas de transporte concretas. Ello nos permitió configurar una base de empresas españolas, portuguesas e italianas que utilizaban la navegación de corta distancia entre España e Italia. Concretamente, se identificaron 120 empresas (53 españolas, 4 portuguesas y 63 italianas).

En lo que concierne a la realización de la encuesta, se contrataron los servicios de una empresa especializada. Esta empresa, después de diversas reuniones con el grupo de investigación y bajo la supervisión del mismo, fue la encargada de contactar con las empresas y efectuar las entrevistas con los respectivos responsables de las mismas. Después de un exhaustivo trabajo de campo, la muestra final de empresas de transporte internacional por carretera encuestadas ha sido de 81 (41 españolas, 3 portuguesas y 37 italianas), lo que supone un 67,5 por 100 del total de empresas contactadas. Señalar, no obstante, que en el cuestionario se contemplaba la posibilidad de que estas empresas de transporte trabajaran con más de una naviera. Concretamente, ▷

se solicitaba a las empresas que especificaran las líneas de navegación de corta distancia entre España e Italia que utilizaban. De hecho, además de las líneas Barcelona-Génova y Barcelona-Roma, existían en el momento de la investigación otras tres líneas en funcionamiento¹: Tarragona-Livorno (operada por la naviera *Suardiaz*), Valencia-Livorno y Valencia-Salerno (operadas ambas por la naviera *Grimaldi Napoli*). Por tanto, las empresas encuestadas podían trabajar con tres posibles navieras: *Grandi Navi Veloci*, *Grimaldi Napoli* y *Suardiaz*. Al menos trabajaban con una de las dos primeras, ya que la identificación de dichas empresas se realizó en el puerto de Barcelona. No obstante, en 25 casos la empresa encuestada nos otorgó información acerca de sus relaciones con dos navieras distintas (en 22 de ellos la información correspondía a la relación mantenida con *Grandi Navi Veloci* y *Grimaldi Napoli*, y en 3 a la relación mantenida con *Grandi Navi Veloci* y *Suardiaz*). En consecuencia, contábamos con 81 encuestas efectuadas a empresas de transporte internacional por carretera y 106 observaciones asociadas a la relación «empresa de transporte por carretera-naviera». Este número de observaciones puede considerarse como adecuado para realizar los posteriores análisis.

3. Análisis del perfil de las empresas de transporte internacional por carretera que utilizan el TMCD

A la hora de analizar el perfil de las empresas de transporte por carretera, consideramos relevante segmentar la muestra en función de la nacionalidad de las mismas. No obstante, consideraremos solamente dos grupos: las empresas españolas y las italianas. En este sentido, las 3 empresas portuguesas las computaremos en el grupo de las españolas. El motivo reside en que, a efectos operativos de transporte, no existen diferencias entre una empresa española situada en el oeste peninsular y una empresa

localizada en Portugal, por lo que no cabe establecer diferencias entre ambas, más si cabe teniendo en cuenta el reducido número de estas últimas.

La comparación de los dos grupos de empresas antes apuntado (españolas e italianas) es pertinente por dos motivos:

1. Porque se trata de empresas cuya sede operativa principal se encuentra en alguno de los dos países que unen las líneas consideradas, con tradiciones diferentes en cuanto a la operativa del TMCD.

2. Porque las empresas italianas, al compartir nacionalidad con las principales navieras que operan dichas líneas², presentan una mayor afinidad cultural con éstas, y por tanto incurren en menores costes de transacción a la hora de gestionar la relación (Glaister y Buckey, 1997), lo que puede llevarles a presentar comportamientos diferentes a los de las empresas españolas. De hecho, la literatura señala que las mayores diferencias culturales entre los *partners* suponen mayores diferencias en lo que concierne a las prácticas organizativas, las expectativas en torno a la relación o la interpretación y la respuesta hacia los elementos estratégicos de la misma (Kogut y Singh, 1988; Scheneider y De Meyer, 1991). La comunicación entre *partners* con una mayor distancia cultural puede ser más dificultosa, agravando los problemas de coordinación que existen en la relación y haciendo que ésta sea más propensa a potenciales conflictos (Lane y Beamish, 1990).

3.1. Dimensión de las empresas

Con el propósito de ofrecer una medida del tamaño de las empresas de transporte internacional por carretera analizadas, consideramos oportuno utilizar la variable «número de semirremolques», que incluía tanto las unidades propiedad de la empresa como aquellas de colaboradores estables, y que daba una medida del número de semirremolques que movía habitualmente la empresa. ▷

¹ Señalar también la existencia de una cuarta línea de reciente creación entre Barcelona y Livorno, operada por *Grimaldi Napoli*, inaugurada a mediados de 2007.

² Se hace necesario señalar que en 103 de las 106 relaciones «empresa de transporte por carretera-naviera» analizadas en el presente trabajo la naviera tenía nacionalidad italiana.

CUADRO 1
DIMENSIÓN DE LAS EMPRESAS
(Por número de semirremolques)

Número de semirremolques	Empresas españolas	Empresas italianas	Total
≤ 25	11	4	15
26-100	17	14	31
> 100	16	19	35
TOTAL	44	37	81

Chi-cuadrado de Pearson = 3,233 ($p > 0,1$).
Fuente: *Elaboración propia.*

CUADRO 2
TRANSPORTE INTERNACIONAL (PORCENTAJE SOBRE FACTURACIÓN TOTAL)
Y TRANSPORTE ENTRE ESPAÑA E ITALIA (PORCENTAJE SOBRE EL TOTAL DE TRANSPORTE INTERNACIONAL)

Empresas	Transporte internacional (En porcentaje)	Transporte España-Italia (En porcentaje)
Españolas	65,31	46,70
Italianas	66,48	39,40
	F = 0,037 ($p > 0,1$)	F = 1,044 ($p > 0,1$)

Fuente: *Elaboración propia.*

En este sentido, la dimensión de las empresas españolas que utilizan la navegación de corta distancia con Italia es claramente superior a la dimensión empresarial media de las empresas españolas de transporte internacional por carretera, que se situaba en 3,4 vehículos por empresa en el año 2003 (Ministerio de Fomento, 2004). De hecho, el Cuadro 1 permite constatar que un 75 por 100 de las empresas españolas que hacen uso del TMCD con Italia opera con más de 25 semirremolques y un 36,4 por 100 con más de 100. Por otra parte, las cifras reflejadas en dicho cuadro nos muestran cómo la dimensión media de las empresas italianas que hacen uso de las líneas analizadas es ligeramente superior a la de las empresas españolas (en el caso de las españolas, un 25 por 100 de las empresas encuestadas trabajaba con menos de 25 semirremolques, porcentaje que se reducía al 11 por 100 en el caso de las italianas), si bien en conjunto las diferencias no son estadísticamente significativas a la luz del valor del estadístico *Chi-cuadrado*.

3.2. Transporte internacional

En lo que concierne al porcentaje que el transporte internacional supone sobre la facturación total

de la empresa, apuntar que se trata de firmas con una fuerte orientación internacional, con un valor medio del 65,85 por 100 para el total de empresas analizadas. Concretamente, tal y como se desprende de los datos que se exponen en el Cuadro 2, el porcentaje de su facturación que representa el tráfico internacional se sitúa en el 65,31 por 100 en el caso de las empresas españolas, valor que se eleva ligeramente para el caso de las empresas italianas (66,48 por 100), si bien hay que señalar que no existen diferencias estadísticamente significativas entre ambos grupos.

Por otra parte, y en lo que concierne al porcentaje que sobre el total del transporte internacional representa el tráfico entre los dos países que unen las líneas analizadas, el valor medio para el total de empresas se sitúa en el 43,37 por 100. Tal y como se muestra en el Cuadro 2, en el caso de las empresas españolas dicho porcentaje se sitúa en el 46,7 por 100, descendiendo hasta el 39,40 por 100 para el caso de las empresas italianas si bien, como sucedía en el caso anterior, tampoco existen diferencias estadísticamente significativas entre ambos grupos. Los importantes volúmenes de tráfico entre España e Italia por parte de estas empresas corrobora uno de los planteamientos del trabajo de López-Navarro, Moliner, Sánchez, Callarisa y ▷

CUADRO 3
NÚMERO DE SEMIRREMOLQUES EMBARCADOS SEMANALMENTE
Y PORCENTAJE DE SEMIRREMOLQUES EMBARCADOS CON TRACTORA

Empresas	Semirremolques embarcados semanalmente	Semirremolques embarcados con tractora (porcentaje)
Españolas.....	22,85	77,02
Italianas.....	48,98	45,35
	F = 5,178** (p < 0,05)	F = 11,357*** (p < 0,01)

Fuente: Elaboración propia.

Rodríguez (2005), donde se señalaba que la adaptación de una empresa de transporte internacional por carretera a la operativa del TMCD pasa por la existencia de una masa crítica de tráficos entre las zonas unidas por la línea considerada. De hecho, no es probable que una empresa modifique su manera de operar con respecto a un determinado destino, asumiendo los cambios que comporta el TMCD, si el tráfico con dicha localización es muy reducido. Ello cobra especial sentido en el caso de utilizar un modelo de funcionamiento en el que sólo se embarquen los semirremolques (sin cabezas tractoras), dado que el mayor esfuerzo en términos de adaptación requiere sin duda una masa crítica más elevada.

3.3. Semirremolques embarcados y porcentaje de semirremolques embarcados con tractora

Por lo que respecta al número de semirremolques embarcados, el valor medio se sitúa en 34,79 unidades semanales, existiendo en este caso diferencias significativas entre las empresas españolas e italianas. En el caso de las empresas españolas, la media de embarques semanales se sitúa en 22,85 unidades, porcentaje que se eleva a 48,98 en el caso de las empresas italianas (Cuadro 3). Por otra parte, y en lo que concierne a la modalidad de embarque³, señalar que el porcentaje de semirre-

molques que se embarcan acompañados de tractora se sitúa en el 62,55 por 100 cuando consideramos todas las empresas analizadas, reflejándose también en este caso diferencias estadísticamente significativas entre las empresas españolas e italianas. Así, en el caso de las empresas españolas, el 77,02 por 100 de los semirremolques embarcados se acompañan de cabeza tractora, porcentaje que se reduce hasta el 45,35 por 100 en el caso de las empresas italianas.

Estas cifras denotan, para el caso de las empresas italianas, un mayor nivel de adaptación al TMCD, con unos mayores valores en lo que se refiere a número de semirremolques embarcados y, especialmente, una apuesta por el modelo de transporte no acompañado. Dicho modelo, si bien comporta unos mayores costes de adaptación y una mayor complejidad en lo que concierne a la coordinación de cargas y descargas en cada uno de los puertos supone, sin duda, un mayor compromiso en el uso de la navegación de corta distancia (de hecho, es su verdadera esencia) y unos mayores rendimientos en su utilización⁴. Esta diferencia en lo que concierne al grado de implicación puede ser explicada por la mayor tradición existente en Italia en la utilización de la navegación de corta distancia, especialmente en lo que se refiere a los flujos de mercancías entre dicho país y otras zonas geográficas más orientales (Torbianelli, 2000). También ▷

³ Los usuarios del TMCD, esto es, las empresas de transporte por carretera, pueden utilizar dos modelos de organizar sus operaciones: 1. El denominado transporte acompañado, donde se embarcan los semirremolques acompañados por la tractora y el conductor viaja como pasajero en el buque; 2. El transporte no acompañado, donde los semirremolques se embarcan sin la tractora.

⁴ No obstante, el modelo de transporte acompañado es una modalidad también utilizada por muchas empresas, posibilitando una implicación gradual de las mismas en el TMCD sin tener que hacer desde un principio grandes adaptaciones en su forma de operar. Además, tal y como apunta Torbianelli (2000), las empresas de transporte de menor dimensión carecen de los recursos necesarios para gestionar los acarrees en los dos extremos de la línea de TMCD. Por el contrario, las grandes empresas son capaces, en principio, de implementar estructuras más complejas que posibiliten el uso de un modelo de transporte no acompañado.

CUADRO 4
PORCENTAJE DEL TRÁFICO ENTRE ESPAÑA E ITALIA QUE SE CANALIZA A TRAVÉS DEL TMCD

Empresas	Tráfico canalizado vía TMCD (En porcentaje)
Españolas.....	51,86
Italianas	54,21
	F = 0,085 (p > 0,1)

Fuente: *Elaboración propia.*

por el hecho de que, al compartir nacionalidad con las navieras que operan las líneas analizadas, las empresas italianas pueden tener menores obstáculos culturales a la hora de iniciar las relaciones de trabajo con éstas y acrecentar su compromiso en el uso de esta modalidad de transporte.

Por otra parte, el mayor uso de un modelo de transporte no acompañado por parte de las empresas italianas también podría ser consecuencia del diferencial de costes en el transporte rodado entre España e Italia. Así, el menor coste por kilómetro en España supondría un incentivo para las empresas italianas a la hora de embarcar exclusivamente sus semirremolques y subcontratar la tracción en territorio español.

3.4. Porcentaje de carga embarcada a través del TMCD

Por último, en el Cuadro 4 se recogen los porcentajes que, sobre el tráfico total entre España e Italia, realizan las empresas analizadas a través del TMCD (frente al uso de la carretera), porcentajes que se sitúan por encima del 50 por 100. Concretamente, en el caso de las empresas españolas dicho valor se sitúa en el 51,86 por 100, porcentaje que se eleva al 54,21 por 100 en el caso de las italianas, si bien no existen diferencias estadísticamente significativas entre ambos colectivos de empresas. Estos resultados permiten constatar que las empresas que hacen uso del TMCD entre España e Italia no utilizan dicha modalidad de manera exclusiva para gestionar sus tráficos entre ambos países. La carretera es utilizada en un porcentaje importante de los envíos, y ello puede

explicarse por razones tales como la saturación de las líneas de TMCD en determinados momentos, la necesidad de efectuar cargas/descargas en localizaciones intermedias, el tipo de carga, etcétera.

4. Análisis de la relación entre las empresas de transporte internacional por carretera y las navieras

Además de los aspectos asociados al perfil de las empresas de transporte internacional por carretera que utilizan la navegación de corta distancia, consideramos también relevante analizar determinados elementos asociados a las características de la relación entre tales empresas y las navieras con las que trabajan. Concretamente se analizaron tres dimensiones: *confianza*, *planificación conjunta* y *nivel de conflicto*. En este sentido, tal y como hemos señalado anteriormente, la muestra está formada por 106 casos representativos de otras tantas relaciones «empresa de transporte internacional por carretera-naviera» (62 relaciones asociadas a empresas españolas y 44 a empresas italianas).

La *confianza* fue evaluada a través de dos dimensiones (Kumar, Scheer y Steenkamp, 1995):

1. La confianza en la honestidad del *partner*, esto es, la creencia que el *partner* —en este caso la naviera— es sincera y cumple con su palabra y sus obligaciones (5 ítems).

2. La confianza en la benevolencia del *partner*, esto es, la creencia que está realmente interesado en nuestro bienestar y, consecuentemente, no tomará decisiones ni emprenderá acciones que nos afecten negativamente (5 ítems). La confianza, por tanto, existe cuando una empresa cree que su *partner* es ▷

CUADRO 5
ESCALAS DE MEDIDA DE LAS VARIABLES UTILIZADAS PARA EVALUAR LA RELACIÓN
«EMPRESA DE TRANSPORTE POR CARRETERA-NAVIERA»

Variable	Escala
Confianza:	
Benevolencia (ítems 1-5)	1. Aunque las circunstancias cambien, creemos que esta naviera estará dispuesta a ofrecernos su asistencia y apoyo. 2. Cuando toma decisiones importantes, esta naviera se preocupa por nuestro bienestar. 3. Cuando compartimos nuestros problemas con esta naviera, sabemos que responderá con comprensión ante ellos. 4. Entendemos que en el futuro esta naviera tendrá en consideración cómo nos van a afectar sus decisiones y sus actuaciones. 5. Cuando sucedan cosas que sean importantes para nosotros, podemos contar con el apoyo de esta naviera. 6. Incluso cuando esta naviera nos da una explicación que resulta poco probable, confiamos en que nos está diciendo la verdad.
Honestidad (ítems 6-10)	7. Esta naviera a menudo nos ha proporcionado información que posteriormente se ha revelado como inexacta^(a). (codificación inversa). 8. Esta naviera mantiene habitualmente las promesas que hace a nuestra empresa. 9. Siempre que esta naviera nos da consejos acerca de nuestras operaciones de negocio, sabemos que está compartiendo con nosotros sus mejores decisiones. 10. Podemos considerar que esta naviera es sincera con nuestra empresa.
Planificación conjunta con la naviera	1. En esta relación nuestra empresa y la naviera nos mantenemos mutuamente informados sobre los posibles sucesos o cambios que pudieran afectar a la otra parte. 2. Nuestra empresa y esta naviera planificamos conjuntamente los términos que determinarán nuestra futura relación de trabajo. 3. Nuestra empresa y esta naviera tomamos decisiones conjuntas acerca de cómo mejorar la eficiencia de las operaciones de transporte.
Nivel de conflicto con la naviera	1. A lo largo del último año, ¿Cuán frecuentes fueron los conflictos significativos entre su empresa y la naviera?

(a) Este ítem fue eliminado de la escala tras realizar los análisis de dimensionalidad, fiabilidad y validez correspondientes.

Fuente: *Elaboración propia.*

CUADRO 6
VALORES MEDIOS DE LAS CARACTERÍSTICAS ASOCIADAS A LA RELACIÓN EN FUNCIÓN DE LA NACIONALIDAD
DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Características analizadas	Empresas españolas (n = 62)	Empresas italianas (n = 44)	Valor estadístico
Confianza en la naviera			
Benevolencia	2,62	2,87	F = 2,057 (p > 0,1)
Honestidad	3,06	2,94	F = 0,384 (p > 0,1)
Planificación conjunta con la naviera	2,39	3,09	F = 12,330*** (p < 0,01)
Nivel de conflicto con la naviera	2,16	2,36	F = 0,880 (p > 0,1)

Fuente: *Elaboración propia.*

honesto y benevolente. La *planificación conjunta* fue evaluada a través de tres ítems, tomando como referencia el trabajo de Johnston, McCutcheon, Stuart y Kerwood (2004).

Por último, el *nivel de conflicto* con la naviera se evaluó tomando como referencia el número de conflictos significativos a lo largo del último año. En el Cuadro 5 se detallan las escalas utilizadas. En todos los casos la medición de los respectivos ítems se hizo a partir de escalas *Likert* de 5 puntos.

En el Cuadro 6 se recogen los valores medios de las tres características analizadas relativas a la relación entre las empresas de transporte internacional por carretera y las navieras con las que trabajan, diferenciando en función de la nacionalidad de las primeras. Los resultados solamente permiten constatar diferencias estadísticamente significativas en lo que concierne a la planificación conjunta, más intensa en el caso de las empresas italianas. Esta circunstancia puede tener su origen en ▷

el hecho de compartir nacionalidad con las empresas navieras –conviene recordar en este punto que en el 96 por 100 de las relaciones «empresa de transporte-naviera» analizadas la empresa naviera tenía nacionalidad italiana–, lo que favorecería un mayor intercambio de información y la toma conjunta de decisiones como consecuencia de la similitud cultural existente. Otro elemento que justificaría esta mayor planificación conjunta podría ser la mayor utilización, por parte de las empresas italianas, de un modelo de transporte no acompañado –sin tractora–, a la vez que el embarque de un mayor número de semirremolques. Así, la mayor planificación conjunta sería consecuencia de la mayor necesidad de coordinación que requieren las empresas que mueven unos mayores volúmenes de carga, utilizando a su vez, y de manera más intensa, un modelo de transporte no acompañado que comporta una mayor complejidad a la hora de gestionar los acarreos en cada uno de los puertos.

Sin embargo, no existen diferencias significativas en lo relativo a la confianza depositada en la naviera (en sus dos dimensiones, benevolencia y honestidad) por parte de las empresas de transporte por carretera. De hecho, hubieran sido lógicos unos mayores valores en el caso de las empresas italianas, de acuerdo con el primero de los argumentos antes expuesto para justificar una mayor planificación conjunta, esto es, el compartir nacionalidad con las navieras y las mayores similitudes culturales que ello conlleva. Sin embargo, los resultados no corroboran dicho planteamiento.

En lo relativo al nivel de conflicto, tampoco hay diferencias significativas, lo cual puede ser explicado a partir de un doble efecto contrapuesto. Por una parte, la mayor afinidad cultural podría favorecer la ausencia de conflicto en el caso de las empresas italianas. Sin embargo, la mayor utilización, por parte de estas empresas, de un modelo de embarque sin tractora, unido a un mayor volumen de carga, podría actuar en sentido inverso. El uso de esta modalidad de embarque puede acarrear un mayor número de semirremolques dañados como consecuencia de las manipulaciones de los mismos

en las terminales portuarias por parte de los servicios de estiba⁵, dando lugar a situaciones de conflicto con la naviera a la hora de determinar las responsabilidades.

5. Conclusiones

En el contexto de las políticas comunitarias para lograr una movilidad sostenible, las instituciones europeas están incentivando el TMCD como una alternativa y, a su vez, un complemento, del transporte terrestre. Se considera que la navegación de corta distancia puede ser una alternativa segura y sostenible para el transporte de productos y unidades de carga que permita reducir la presión y la congestión de la red europea de transportes.

En los últimos años se han llevado a cabo diversos estudios donde se han tratado de identificar líneas marítimas de corta distancia que fueran viables y que contaran con un potencial de futuro importante. Sin embargo, ha sido notable la ausencia de investigaciones donde se haya procedido a evaluar el perfil de las empresas que hacen uso de esta modalidad de transporte. Ante este hecho, en el presente trabajo hemos procedido, a partir de una muestra de empresas de transporte internacional por carretera que utilizan las líneas de TMCD entre España e Italia, a delimitar el perfil de dichas empresas, así como determinados elementos que caracterizan la relación que mantienen con las navieras que operan dichas líneas.

En lo que concierne a las características de las empresas de transporte internacional por carretera analizadas, los resultados nos han permitido constatar que se trata de empresas con una dimensión superior a la media y con un peso muy importante del transporte internacional en su cifra de negocio (superior al 65 por 100). Además, se caracterizan por mantener un volumen de tráfico muy significativo entre los dos países unidos por las líneas de ▷

⁵ Las posibilidades de que se produzcan daños son siempre menores cuando el semirremolque se embarca y desembarca acompañado de la cabeza tractora.

corta distancia analizadas (un 43 por 100 de su tráfico internacional tiene lugar entre España e Italia), tráfico que se canaliza en un porcentaje importante (superior al 50 por 100) a través de la navegación de corta distancia. Estas cifras constatan que la utilización del TMCD requiere, por parte de las empresas de transporte por carretera, la existencia de un volumen de carga regular y significativo entre las dos áreas geográficas unidas por una línea de dicha naturaleza. En caso contrario, si el tráfico entre ambos extremos de la línea es ocasional y su volumen marginal, es poco probable que la empresa considere siquiera la posibilidad de modificar su operativa habitual para adecuarse a los requerimientos que comporta la utilización del TMCD. Además, los resultados muestran también que el uso del TMCD no supone el abandono de la carretera, de manera que ésta sigue siendo utilizada en una buena parte de los envíos. A pesar del ahorro en costes que puede suponer la utilización del TMCD, el uso simultáneo de la carretera puede ser consecuencia de elementos tales como la saturación de las líneas marítimas en momentos puntuales, la necesidad de efectuar cargas/descargas en localizaciones intermedias, el tipo de carga, etcétera.

El análisis comparativo entre las empresas españolas e italianas nos ha llevado a constatar diferencias significativas en cuanto al número de semirremolques embarcados y también en lo que concierne a la utilización más intensa de un modelo de transporte no acompañado, con valores superiores para las empresas italianas. Ello puede venir justificado por una mayor tradición, en el caso de estas empresas, en el uso de la navegación de corta distancia con otros países en la zona más oriental del Mediterráneo, circunstancia que unida al hecho de compartir nacionalidad con las principales navieras que operan las líneas entre España e Italia, les ha podido situar en una posición más favorable en lo que concierne a la utilización de dichas líneas en sus inicios, así como a un uso más intenso y comprometido de las mismas. Adicionalmente, el diferencial de costes en el transporte rodado entre España e Italia (superior en este último país) puede

suponer un incentivo para que las empresas de transporte italianas embarquen solamente sus semirremolques y subcontraten los acarreos en España a empresas locales.

La utilización de un modelo de transporte no acompañado en el contexto del TMCD supone ventajas económicas indudables. El embarque del camión completo –semirremolque y cabeza tractora– comporta un mayor consumo de espacio y unos mayores costes derivados de la inmovilización de vehículos y conductores. En este sentido, las empresas españolas deberían hacer un esfuerzo en la línea de las empresas italianas y adoptar un mayor compromiso en la utilización del TMCD a través de un uso más intenso del transporte no acompañado.

Por lo que respecta al análisis de la relación «empresa de transporte por carretera-naviera», se han constatado diferencias significativas en lo que concierne a la planificación conjunta, con unos mayores niveles en el caso de las empresas italianas. Estos mayores valores pueden ser atribuidos, por una parte, al hecho de compartir nacionalidad con las principales empresas navieras que operan dichas líneas, lo que comporta una mayor afinidad cultural y, en consecuencia, una mayor predisposición a compartir información y tomar decisiones de manera conjunta. Por otra, a la mayor necesidad de coordinación requerida en el caso de las empresas italianas en la medida que embarcan un mayor número de semirremolques –más del doble en promedio– y utilizan de manera más intensa el modelo de transporte no acompañado, modalidad que comporta una mayor complejidad en lo que concierne a las operaciones logísticas en cada uno de los puertos.

Agradecimientos

Este trabajo se ha beneficiado de la financiación del proyecto de investigación GV06/385, titulado «La reputación y la confianza en las empresas navieras: un análisis de su relevancia en la decisión de utilizar el *Short Sea Shipping* por parte de las empresas de transporte internacional por carretera». ▷

Bibliografía

- [1] BAIRD, A. J. (2007): «The Economics of Motorways of the Sea», *Maritime Policy and Management*, nº 34 (4), pp 278-310.
- [2] BESKOVNIK, B. (2006): «Importance of Short Sea Shipping and Sea Motorways in the European and Slovenian transport policy», *Pomorstvo*, nº 20 (1), pp. 23-35.
- [3] CAMARERO, A. y GONZÁLEZ, N. (2004): «Short Sea Shipping: Una alternativa de transporte con futuro o ¿Una realidad próxima?», *Revista de Obras Públicas*, nº 3448, pp. 19-32.
- [4] CARLIER, M. (2002): «Consideraciones sobre el transporte marítimo de corta distancia y la asociación española para su promoción», *Boletín Informativo ANAVE*, nº 401, pp. 1-12.
- [5] COMISIÓN EUROPEA (2001): *Libro blanco del transporte: La política europea de transporte de cara al 2010: La hora de la verdad*, COM (2001) 370, Bruselas.
- [6] COMISIÓN EUROPEA (2006): *Mid-Term Review of the Programme for the Promotion of Short Sea Shipping*, COM (2003) 155, COM (2006) 380, Bruselas.
- [7] COMISIÓN EUROPEA (2007): *The EU's freight transport agenda: Boosting the efficiency, integration and sustainability of freight transport in Europe. Report on the Motorways of the Sea; state of play and consultation*, COM (2007) 606, Bruselas.
- [8] ELSNER, W. (2003): «Transporte marítimo de corta distancia en Europa. Oportunidades y desafíos», *Boletín Informativo ANAVE*, nº 414.
- [9] GLAISTER, K. W. y BUCKLEY, P. J. (1997): «Task-related and Partner-related Selection Criteria in UK International Joint Ventures», *British Journal of Management*, nº 8, pp. 199-222.
- [10] GONZÁLEZ F. y NOVO, I. (2007): «Las autopistas del mar en el contexto europeo», *Boletín Económico del ICE*, nº 2902, pp. 33-47.
- [11] JOHNSON, D. A., McCUTCHEON, D. M., STUART, F. I. y KERWOOD, H. (2004): «Effects of supplier trust on performance of cooperative supplier relationships», *Journal of Operations Management*, nº 22, pp. 23-38.
- [12] KAPROS, S. y PANOU, C. (2007): «Coastal Shipping and Intermodality in Greece: The Weak Link», *Maritime Transport*, nº 21, pp. 323-342.
- [13] KOGUT, B. y SINGH, H. (1988): «The effect of national culture on the choice of entry model», *Journal of International Business Studies*, nº 19, pp. 411-432.
- [14] KUMAR, N., SCHEER, L. K. y STEENKAMP, J.-B. E. M. (1995): «The effects of perceived interdependence on dealer attitudes», *Journal of Marketing Research*, nº 32(3), pp. 348-356.
- [15] LANE, H. W. y BEAMISH, P. W. (1990): «Cross-cultural cooperative behavior in joint ventures in LDCs», *Management International Review*, nº 30, pp. 87-102.
- [16] LÓPEZ NAVARRO, M. A., MOLINER, M. A., SÁNCHEZ, J., CALLARISA, L. y RODRÍGUEZ, R. M. (2005): *Análisis del proceso de adaptación de las empresas de transporte internacional por carretera de la comunidad valenciana al transporte marítimo de corta distancia*, Castellón.
- [17] MINISTERIO DE FOMENTO (2004): *Estudio sobre las empresas españolas de transporte internacional de mercancías por carretera*, Informe elaborado por SPIM, Madrid.
- [18] MINISTERIO DE FOMENTO (2006): *Estudio sobre autopistas del mar. Bases para el proyecto West-Mos*, Madrid.
- [19] OLIVELLA, J.; MARTÍNEZ, X.; GONZÁLEZ, R. y CASTELLS, M. (2006): Las autopistas del mar como alternativa al paso de los pirineos, *Universitat Politècnica de Catalunya*, Barcelona.
- [20] PAIXÃO, A. (2008): «Motorway of the Sea Port Requirements: The Viewpoint of Port Authorities», *International Journal of Logistics: Research and Applications*, nº 11 (4), pp. 279-294.
- [21] PAIXÃO, A. y MARLOW, P. (2002): «Strengths and weaknesses of Short Sea Shipping», *Marine Policy*, nº 26, pp. 167-178.
- [22] PARANTAINEN, J. y MERILÄINEN, A. (2007): «The Baltic Sea Motorway – Recent Development and Outlook for the Future», *Journal of Maritime Research*, nº 4 (2), pp. 21-30.
- [23] SCHNEIDER, S. C. y DE MEYER, A. (1991): «Interpreting and responding to strategic issues: ▷

- The impact of national culture», *Strategic Management Journal*, nº 15, pp. 307-320.
- [24] SHORTSEA PROMOTION CENTRE-SPAIN (2003a): *La implicación del sector de transporte por carretera en el desarrollo del TMCD: condiciones para su materialización*, Informe elaborado por SPIM, Madrid.
- [25] SHORTSEA PROMOTION CENTRE-SPAIN (2003b): *Tipología y volumen de las mercancías captables por el transporte marítimo de corta distancia (short sea shipping)*, Informe elaborado por SENER, Madrid.
- [26] TORBIANELLI, V. A. (2000): «When the road controls the sea: a case study of Ro-Ro transport in the Mediterranean», *Maritime Policy and Management*, pp. 375-389.
- [27] WOMACK, J. P., JONES, D. T. y ROOS, D. (1990): *The Machine that Changed the World*, Rawson Associates, New York.