

# ITALIA



CIGALA  
INTERNAZIONALE SRL

## Conviviendo con el *peligro*

Texto:  
*Serafín Jiménez*

FLOTAS  
EUROPEAS

LA actividad de transporte de Cigala Internazionale SRL, cuya sede social se encuentra en la localidad italiana de Flero, en la provincia de Brescia, se inició bajo la iniciativa de Giuseppe Cigala, padre de Doménico "Mino" Cigala, actual presidente de la compañía, primero con carretas tiradas por caballos y después, en los años treinta, con los primeros camiones, que viajaban desde el pueblo de origen, Ghedi, hasta la capital de la provincia, Brescia. El temprano fallecimiento del fundador, en 1954, puso a toda la familia ante la necesidad de sacar adelante la empresa y los hijos trataron de encontrar nuevas salidas para la actividad original, considerada demasiado genérica. Eso ocurrió en 1962, cuando la empresa pasó de realizar la corta ruta Ghedi-Brescia a nada menos que transporte internacional, año en el que entraron en vigor en Europa las normas ADR, por lo que el salto a una actividad más especializada fue un paso muy importante, según reconoce "Mino" Cigala, nuestro interlocutor en la siguiente entrevista.



Doménico "Mino" Cigala  
ante uno de los vehículos de  
la empresa italiana.

## TABLA DE COSTES

CONCEPTO	Euro/km
* Reparaciones/Mantenimiento:	0,05
* Combustible/Lubricante:	0,30
* Neumáticos:	0,03
* Salarios/bonus/dietas:	0,35
* Seguros sociales/mercancías y vehículos:	0,05
* Peajes:	0,10
* Túneles y ferries:	0,05
* Amortización:	0,17
* TOTAL:	1,10

conductores de su país en comparación con el resto de los países europeos?

– Creo que los transportistas italianos están en vanguardia, sobre todo en lo que respecta a la formación de sus conductores (ADR), por lo que éstos tienen un buen nivel.

– A su juicio, ¿cuál es el país europeo que cuenta con las empresas de transporte más cualificadas?

– Creo que las empresas italianas están en vanguardia bajo todos los puntos de vista.

– ¿Qué grado de competencia existe

en su país en la especialidad de transporte a la que ustedes se dedican?

– La competencia está muy fragmentada e incluso los grandes transportistas tienden a subcontratar el transporte a autónomos que conducen su propio camión.

– ¿Reciben algún tipo de subvención por parte de la Administración central o de otros organismos para renovación de la flota o ampliación de la empresa, por ejemplo?

– ¡No!

– ¿Qué criterio sigue su compañía a la hora de adquirir un nuevo vehículo? ¿Se valora la opinión de quien va a conducirlo?

– Somos nosotros los que elegimos nuestros camiones, de acuerdo con nuestra experiencia como transportistas; sin embargo, la opinión de nuestros conductores es, sin duda, muy valiosa.

– ¿Cuáles son los problemas más comunes para sus conductores en las carreteras europeas?

– Cuando se viaja a los países del Este, la burocracia.

– La incorporación de diez nuevos pa-

– ¿Qué actividades desarrolla actualmente su empresa en el transporte internacional de mercancías por carretera: carga general, fraccionada, gran volumen, frigorífico, mudanzas, peligrosas, vehículos...?

– Al principio transportábamos sobre todo sustancias químicas, pero después, precisamente por nuestra situación geográfica (Ghedi es sede de una base de la OTAN), los explosivos se convirtieron en una de nuestras especialidades. En la actualidad, este tipo de transporte representa el 30% de nuestra facturación, mientras que el resto se obtiene con transportes de carga completa o fraccionada, pero siempre en ADR.

– Desde el punto de vista económico y social, ¿cuál es la situación del transporte de mercancías por carretera en su país y cuáles son los principales problemas a los que tienen que enfrentarse?

– La competencia desleal por parte de algunas empresas de transporte, que emplean a conductores de Europa del Este con sueldos inferiores a los de mercado.

– ¿Cuál es el nivel profesional de los

Vehículo de Cigala Internazionale SRL destinado al transporte de explosivos, en cuyo interior dispone de una caja fuerte para separar dicho material de los detonadores.



íses en la Unión Europea, a partir del mes de mayo del próximo año, ¿será beneficioso o perjudicial para las empresas de transporte de mercancías por carretera de su país?

– Será beneficioso si ayuda a resolver los actuales problemas burocráticos.

– ¿Qué tipo de soluciones propone usted para mejorar el sector en su país?

– Basta con decir que, para los transportistas, el Ministerio de Transportes es, prácticamente, inexistente y se entenderá cuánto camino queda aún por recorrer.

– ¿Cree usted que su Gobierno defiende adecuadamente la actividad del transporte de mercancías por carretera?

– Nuestro Gobierno sólo piensa en el ferrocarril.

– La implantación de tasas por uso de infraestructuras para los vehículos de transporte por parte de Alemania y Austria, así como la anunciada por Francia,

## FICHA TÉCNICA

Razón social: CIGALA INTERNAZIONALE SRL

Dirección: Vía Don Maestrini, 47  
25020 Flero (BS) - ITALIA

Teléfono: +39/30/256 81 11

Fax: +39/30/256 30 27

Presidente: Doménico "Mino" Cigala

Nº vehículos: 30 (la mayoría Iveco de gama pesada)

Nº semirremolques: 30 (Cardi, Krone y Schmitz)

Nº empleados: 40

Nº conductores: 30

Volumen de carga anual: 300.000 toneladas

Kilometraje medio anual/vehículo: 100.000

Mercancía transportada: Explosivos, peligrosas (ADR), productos químicos, abonos... Tráficos preferentes: Unión Europea

¿qué tipo de problemas puede plantear a las empresas de transporte del resto de los países europeos?

– El mayor problema es la dificultad que tenemos a la hora de repercutir estos incrementos a nuestros clientes.

– Finalmente, ¿qué retos tiene pen-

dientes el transporte de mercancías por carretera de su país a corto y medio plazo?

– Mantener su posición, esperando que pase la crisis, aunque soy optimista porque ya hemos superado muchas crisis.



Los vehículos de la empresa italiana pertenecen en su mayoría a la marca Iveco.