

El campus

ROSA AZA

Directora del máster de Transporte y Logística

«Ahora mismo todo el mundo intenta vender fuera y eso es algo que beneficia al transporte»

«El Musel siempre trabajó en la primera Liga, pero ahora la infraestructura está pensada para ir al Mundial»

C. JIMÉNEZ

La profesora Rosa Aza es la directora del máster de Transporte y Logística de la Universidad de Oviedo —considerado el mejor de España en su sector—, que ya va por su novena promoción. Aza, que es profesora de Economía Aplicada, presentó la pasada semana, junto a los profesores José Baños y Juan Canal, un estudio sobre el impacto del puerto de El Musel sobre la economía asturiana entre los años 2000 y 2005. Como experta en logística, la que fuera directora de la Escuela Universitaria Jovellanos de Gijón analiza en esta entrevista los retos de un sector donde la Universidad de Oviedo está formando a los mejores profesionales.

—¿Cuál es el efecto de la crisis sobre el transporte y la logística?

—Registan los impactos más bruscos porque al detenerse el comercio internacional y reducirse mucho la producción de las empresas, baja el aprovisionamiento y baja la distribución; por lo tanto, eso tiene efectos, sobre todo, en las cadenas logísticas. También es verdad que el impacto es muy rápido y cuando empieza a haber perspectivas de crecimiento las empresas que durante una temporada minimizaron sus compras van a tener todos sus stocks agotados, con lo que tienen que empezar a aprovisionarse para estar en disposición de poder producir y vender.

—¿Ejerce el transporte como termómetro de la situación económica de un país?

—Es uno de los mejores indicadores para ver por dónde pueden ir las cosas. En cuanto empieza a moverse el comercio internacional, empiezan a necesitarse barcos. Y aunque es verdad que en estos momentos hay muchos barcos fondeados, se empiezan a ver los primeros movimientos.

—¿Ahora, más que nunca, la internacionalización cobra sentido?

—Cuando las cosas van mal en casa, lo normal es buscarse la vida fuera, por eso se hacen muchos más intentos por la exportación. Cuanto más intensifiquen su presencia en esos mercados nuevos, menos riesgo tienen las empresas. La concentración de mercados o de clientes siempre entraña un riesgo. Ahora todo el mundo está vendiendo o intentando vender fuera, y eso beneficia al transporte.

—¿En qué sentido?

—Que las empresas se abran a mercados más amplios significa que necesitan tener una buena cadena logística detrás; y en la cadena entran muchos agentes: el transportista, el operador logístico, el naviero, el puerto, el aeropuerto...

—¿El reto es la intermodalidad?

—Por supuesto. Utilizar el transporte más oportuno en cada momento es fundamental tanto en tráfico de pasajeros como de mercancías. El planteamiento debe ser hacia la eficiencia.

—¿La conexión del transporte ferroviario con el portuario permite lograr esa eficiencia?

—Nosotros vemos muchas posibilidades en la integración tanto del ferrocarril como del transporte marítimo, porque planteamos una multimodalidad total. El éxito de la cadena logística reside en elegir en cada momento el transporte que mejor servicio da y, por tanto, que más eficiente sea para ese tipo de necesidad.

—¿Cómo se puede rentabilizar la cadena logística en Asturias?

—Lo que tiene que hacer Asturias es lograr que el tiempo en que las mercancías pasen por la región, las empresas tengan todos los medios a su alcance para que la eficiencia en ese tramo sea excelente. Las mercancías se llevan por donde suponga menos tiempo, menos coste y más fiabilidad.

—¿La variante de Pajares y la ampliación de El Musel pueden aportar esa fiabilidad?

—Todo lo que sean muchas infraestructuras mejora la eficiencia, pero no hasta sólo con las infraestructuras, también tienes que tener quien pase por ellas. Se necesitan, pero no son condición sine qua non. Hay que pensar que Asturias tiene un millón de habitantes, es una región pequeña y su planteamiento tiene que ser absolutamente inter-nacional.

—Los empresarios de la Ruta de Plata quieren que Fomento enlace con un corredor ferroviario los puertos de Algeciras, en Cádiz, y El Musel. ¿Es viable?

—Hacer infraestructuras está bien, pero la de ferrocarril es carísima. Todo tiene un coste de oportunidad y a veces, si se hace una cosa, se deja de hacer otra. Teniendo en cuenta que el presupuesto no es



Rosa Aza.

«Cualquier decisión sobre política energética es esencial para El Musel»

«Hacer infraestructuras está bien, pero la del ferrocarril es carísima; todo tiene un coste de oportunidad y a veces, si se hace una cosa, se deja de hacer otra. A mí no me parece lo más importante hacer un corredor ferroviario de El Musel a Algeciras»

ilimitado, a mí no me parece lo más importante.

—¿Qué sería prioritario?

—Hay que hacer la labor fundamental donde está la mercancía, pero evitando la excesiva concentración.

—De ahí que cuando la crisis hace caer a las grandes multinacionales asentadas en la región, eso repercute en los tráfico portuarios.

—El Musel tiene una concentración en clientes, en tráfico y en orígenes de las mercancías de las más altas del sistema portuario español. Si se meten todos los huevos en la misma cesta y esa cesta va mal, al final te quedas sin huevos. Aquí existe una altísima concentración de riesgos mayor que en otros puertos.

—¿Por qué?

—De los clientes de El Musel hay muy pocos que no tengan sede en Asturias y que no tengan un impacto en el territorio. Una infraestructura como la de El Musel no puede tener ese carácter. Es un puerto radicado en Asturias pero con influencia suprarregional. Siempre trabajó en la primera Liga, pero ahora tiene que ir al mundial. La infraestructura está pensada para eso.

—¿Cuál será el impacto de la nueva infraestructura portuaria?

—Habría que hablar a muy largo plazo porque esas cosas tardan en madurar y, además, en momentos de crisis se ralentiza todo. En infraestructuras, transporte y turismo parece apropiado pensar, al analizar series temporales de cuarenta años, que se recupera la senda del crecimiento.

—¿Tardará en llegar?

—A escala mundial ya hay zonas y países que están con crecimiento, que tuvieron muchos menos efectos de la crisis y están creciendo. Son los países desarrollados los que más perdieron, pero aunque se crezca menos, el nivel de renta no es comparable con el resto del mundo. La producción y las materias primas están en otros lugares y de alguna forma tienen que llegar esas mercancías.

—Los expertos señalan hacia las TIC (tecnologías de la información y la comunicación) y las energías renovables como sectores de futuro. ¿Qué papel tiene en ese horizonte el transporte marítimo?

—Las nuevas tecnologías son esenciales en la logística porque si quieres que un proceso sea eficiente tienes que lograr que cada uno de los trámites sea lo más rápido posible. El intercambio de información en los puertos funciona de maravilla. En cuanto a las energías renovables, se las señala como sector de futuro porque permiten avanzar en el objetivo de generar menos emisiones.

—En ese contexto, ¿qué importancia tendrá el nuevo polo energético de El Musel?

—Vendrá a cubrir demandas globales. En logística no se puede hablar en términos locales ni nacionales, pero sí es verdad que tiene que existir una política energética, y esa afecta muchísimo al puerto. La presencia de la regasificadora significa mayor entrada de buques. Cualquier decisión sobre política energética es esencial para El Musel.

—En cuanto a la formación superior, ¿sería necesario un grado en logística?

—Cuando empezamos con el máster, hicimos un estudio sistemático de cómo organizar la formación superior en logística y transporte. Estudiamos 120 planes de estudios de 80 centros y 18 países diferentes y, excepto en unos pocos lugares, lo que es la formación en gestión del transporte se hace a través de especializaciones. Bolonia dice que los grados deben ser generalistas y las especializaciones de ellas para el máster, porque eso lo que permite es adaptarse a diferentes cosas en diferentes momentos de tu vida. Yo me inclino más por incluir una asignatura de logística en las carreras de Comercio que por hacer un grado específico en esta materia.

—¿Cómo les afectará la nueva planificación de Bolonia?

—Nosotros ya nos adaptamos hace dos años, aunque un máster no es lo mismo que una carrera. Nuestros alumnos son gente más madura y lo que tienen que hacer son trabajos, presentaciones y discusiones, y después ir a visitar muchas cosas, con casos prácticos y formación muy especializada.