

CONTENIDO OFRECIDO POR



Transporte y Logística



OVIDIO DE LA ROZA

PRESIDENTE DE ASETRA

«Faltan entre 25.000 y 30.000 conductores en España y entre 400 y 700 en Asturias; sin resolver esto, el resto de problemas queda en segundo plano»

El transporte sufre por la falta de conductores, los costes crecientes, la transición energética y unas infraestructuras insuficientes; en el Principado se añaden peajes, orografía y cortes de carretera

Elena Casero
OVIEDO

El transporte de mercancías por carretera atraviesa un momento de máxima presión: faltan conductores, suben los costes y la transición energética avanza con más dudas que certezas. En Asturias, a ese escenario se suman condicionantes propios —orografía, peajes y cortes de carreteras— y un tejido empresarial de menor tamaño. Con ese telón de fondo, Ovidio de la Roza, presidente de ASETRA, analiza los retos inmediatos del sector, la necesidad de precios que reflejen costes reales, el impacto de los cambios regulatorios y las oportunidades para que el Principado gane peso logístico.

— ¿Cuáles son hoy los tres principales problemas del transporte por carretera en España y cuáles son específicos en Asturias?

— Destacaría la escasez de conductores, la transición energética, los costes crecientes, y la insuficiencia de las infraestructuras. Respecto Asturias añadiría a los anteriores impacto corte de carreteras, menor crecimiento que la media nacional, mayores cos-

tes de peajes y dificultades orográficas, incertidumbres legales relacionadas con el convenio colectivo y escasa dimensión empresarial.

— Entre combustible/energía, mantenimiento, seguros, peajes y financiación, ¿qué partida está tensionando más a las empresas? ¿Cómo se puede avanzar hacia precios que reflejen costes reales sin perder competitividad?

No todos pesan igual. El problema no es «un coste», es la suma de todos, que resultan muy difícil de repercutir. Laboral, combustible, mantenimiento, seguros y peajes especialmente en Asturias, son los más destacables. Para avanzar hacia precios que reflejen los costes reales, el sector se encuentra ante el dilema que, si subes precios sin reglas comunes, pierdes el cliente, si no lo subes quiebras. La ley dice que no se puede trabajar a pérdidas, para conseguirlo se necesita, mas inspección sobre la competencia desleal, contratos con cláusulas de revisión automática de costes, y más cultura empresarial.

— ¿En qué punto está la falta de conductores? ¿Qué medidas funcionarían de verdad?

— Tema clave y además estructural. Si no superamos esta situación, el resto de los problemas del transporte casi da igual, pues no podremos mantener la calidad y cantidad de servicios que actualmente estamos prestando, el 90% de la demanda de transporte la tiene el transporte de mercancías por carretera. En España faltan entre 25.000 y 30.000 conductores y en Asturias entre 400 a 700. Entiendo que las principales medidas que se deberían tomar son mejorar las condiciones de trabajo y seguridad de los conductores, facilitar la contratación de emigrantes, formación de calidad y subvencionada, promocionar el acceso de jóvenes y mujeres al sector y mejorar la imagen social del mismo.

— Con las exigencias climáticas encima de la mesa, ¿qué hoja de ruta ve viable para el sector y qué barreras son hoy las más duras?

— No existe hoy una única tecnología ganadora a corto plazo. Desde ASETRA, venimos manteniendo la necesidad de ir a una transición viable y progresiva, buscando la neutralidad tecnológica, que tenga en cuenta todas las soluciones energéticas sosten-

«El problema no es un coste, es la suma de todos, y es muy difícil repercutirla; si subes precios sin reglas comunes, pierdes el cliente, y si no los subes, quiebra»



Ovidio de la Roza. | Pablo Solares

nibles disponibles para reducir emisiones de forma inmediata de todos los modos de transporte, incluida el transporte de mercancías por carretera. Los combustibles renovables son una opción imprescindible para una descarbonización eficaz y realista. Según las conclusiones del Tour d'Europa, esta tecnología permite reducir hasta un 77% las emisiones de CO2.

— ¿Qué cambios regulatorios recientes han impactado más y qué pediría para reducir carga administrativa sin bajar seguridad?

— Todos los cambios —tacógrafo inteligente, controles, tiempos de conducción y descanso, movilidad europea o digitalización documental— afectan de manera relevante a las empresas y muy especialmente a las PYMES, exigen más control y seguridad con reglas que pretenden ser más homogéneas, administrativamente exige procesos documentales más complejos y exigentes, adaptación e integración en sistemas de gestión de flotas digital. Muchas

PYMES no están digitalizadas y pierden tiempos en tareas de gestión manual, elevando el riesgo de sanciones. Consecuentemente hay que tender a una menor carga administrativa progresivamente, dando tiempo y preparando al sector para poder ir adaptándose a las exigencias que supone la utilización de las herramientas digitales.

— ¿Dónde ve el salto de productividad más inmediato y qué nivel de digitalización real hay hoy en las pymes?

— El salto en productividad no se producirá, por una gran revolución de sistemas, sino, por ir asumiendo progresiva y lo más rápidamente posible, por las empresas, todos los procesos de digitalización. La gestión de flotas, la incorporación de documentación digital, (en octubre será obligatorio el documento de control digital), la optimización de rutas, la trazabilidad y muy importante la colaboración entre cargadores y transportistas.

— ¿Qué oportunidades tiene Asturias para ganar peso logístico y qué inversiones o decisiones serían prioritarias para mejorar tiempos, costes y fiabilidad en los tráficos?

— En Asturias vamos con un cierto retraso, pero aún estamos a tiempo de poder ganar peso logístico. Para conseguirlo debemos potenciar inversiones en los puertos de Gijón y Avilés, mejorando las infraestructuras y los accesos a los mismos; potenciar al puerto del Musel como nodo logístico, compitiendo en costes, diversificando tráficos y mejorar las conexiones terrestres; crear zonas de actividad logística y desarrollar definitivamente la ZALIA; conectar con el eje ferroviario del Atlántico y conectar vía marítima con el Norte de Europa, a través de la autopista del mar desde el puerto del Musel, potenciando así, el transporte intermodal.

Más de 45 años
al servicio del transporte
y la logística en Asturias

www.asetra.es

ASETRA
CETM ASTURIAS

C/ Jerónimo Ibrán, n.º 1-1.º B. 33001 OVIEDO
Tlf: 985 11 80 04 - Fax: 985 29 81 41

C/ Teodoro Cuesta, n.º 1 bajo. 33207 GIJÓN
Tlf: 985 17 50 52 - Fax: 985 17 50 94