



La automatización obliga a España a introducir cambios estructurales en la logística

El negocio del transporte y la logística ya se encuentra en pleno proceso de automatización, pero experimentará transformaciones más profundas en las próximas décadas que pondrán a prueba la capacidad de reacción de países como España. «Debemos cambiar la forma de pensar en muchos aspectos. Se trabaja demasiado a corto plazo, en ciclos electorales breves, a golpe de encuesta, y existen cambios estructurales que se deben aplicar a medio y largo plazo», afirma el consejero delegado de Inprou y presidente de Pimec Logística, Ignasi Sayol.

Por su parte, el fundador de la consultora Solutions & Decisions, Miquel Serracanta, pone el énfasis en cómo el aumento de la competencia «ha provocado una caída de precios muy importante tanto en el transporte troncal como en el capilar», de manera que los transportistas que han aumentado de tamaño han iniciado en paralelo la búsqueda de sinergias y eficiencias en sus cadenas de

suministro. Por ello, considera que hay que prepararse para cambios como el vehículo eléctrico y autónomo, ya que «modificarán sustancialmente nuestro entorno en los próximos diez años».

A nivel global, las transformaciones implicarán transformaciones en los empleos y se desarrollarán nuevas tendencias que mejorarán la eficiencia en las entregas. Aunque los avances tecnológicos serán inevitables, se producirán de manera gradual y variarán según la región. Éstos son algunos de los resultados publicados en el nuevo informe elaborado por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) y la World Maritime University (WMU).

EVOLUCIÓN VS REVOLUCIÓN

Aunque el estudio prevé que la automatización del transporte global sea más «evolucionaria» que «revolucionaria», Sayol afirma que «la irrupción de la tecnología en la logística cambiará radicalmente la forma en cómo hacemos las cosas». Se esperan cambios graduales en los patrones de transporte que afectarán de manera diversa a las diferentes regiones del mundo. Según Serracanta, los vehículos autónomos «no llegarán hasta dentro de unos cinco o diez años y de forma progresiva, con lo cual van a convivir, con sus dificultades, con vehículos conducidos por humanos».

El socio-fundador de Solutions & Decisions prevé que la automatización haga más seguras las carreteras y que se produzcan menos accidentes y atascos, «con lo cual la fiabilidad de cumplimiento de entregas aumentará». El siguiente gráfico muestra el nivel de preparación para recibir estas nuevas tecnologías de diferentes países del mundo, según datos recopilados por la World Maritime University.

Tal como muestra el mapa, las grandes potencias son, en general, las que están mejor preparadas para incorporar estas nuevas tecnologías. No obstante, Sayol remarca que la logística 4.0 será una oportunidad para los países en vías de

desarrollo, «ya que pueden implantarla sin las hipotecas que existen en los países desarrollados».

«Probablemente la automatización reducirá las diferencias entre países desarrollados y en vías de desarrollo a medio y largo plazo, una vez que las segundas se puedan sumar al tren de la tecnología», afirma Serracanta. No obstante, considera que a corto plazo es posible que las aumente, especialmente en el transporte por carretera y el ferroviario: «Los que están en vías de desarrollo quizás no puedan iniciar este camino todavía por temas pendientes previos, como infraestructuras básicas imprescindibles».

A nivel mundial, se prevé que las rutas de transporte también se modifiquen si se consolidan situaciones como un hipotético estancamiento de China o el crecimiento de México. De confirmarse estas tendencias, afectaría directamente al PIB de los países. Sin embargo, esta previsión no se aplica al transporte marítimo de larga distancia, que seguirá siendo el principal medio en cuanto a escala y volumen de mercancías transportadas. En contraste, se espera una reducción del transporte en carretera tanto en la UE como en los países del Sudeste Asiático, así como un crecimiento en el sector marítimo, pues “aún está en una etapa temprana de transformación”, según el estudio.

IMPACTO DE LA AUTOMATIZACIÓN EN EL EMPLEO

Esta automatización impactará en el sector del transporte a través de la destrucción, desplazamiento y creación de puestos de trabajo. Los trabajadores se verán afectados de manera diferente según su nivel de habilidad y preparación, siendo los de menor formación los más perjudicados. Esto requerirá la re- formación de profesionales como agentes de carga y operadores de grúa para que puedan trabajar de manera complementaria a esta tecnología, constata el informe de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) y la World Maritime University (WMU). No obstante, a pesar de los altos niveles de automatización, todavía serán necesarios los recursos humanos, especialmente en los casos en los que las personas aporten un valor adicional.

«El reto será doble, para las compañías que los tienen en plantilla y para el propio trabajador, que deberá mejorar su propia empleabilidad con formaciones adicionales si no quiere perder posibilidades en su puesto actual y futuro», afirma Serracanta. «Las tareas repetitivas y de bajo valor añadidas son las primeras en riesgo de ser sustituidas por robots, y los trabajadores que hoy las realizan los primeros que deben reciclarse». De hecho, hoy en día ya se operan líneas de metro automatizadas como la que conecta la ciudad de Barcelona con su aeropuerto, o la que conecta las dos terminales de pasajeros del aeropuerto de Frankfurt, en Alemania.

LOGÍSTICA 4.0

Además de la automatización de los vehículos, infraestructuras y procesos, la nueva logística 4.0 permitirá que se vayan aplicando progresivamente tecnologías como el Big Data o la inteligencia artificial para conocer lo que quiere el cliente, anticiparse a la demanda y posicionar los stocks en el punto adecuado. «Parece ciencia ficción, pero ya es una realidad», afirma Sayol.

El consejero delegado de Inproux también incluye en este grupo al internet of things (IoT) y al blockchain, que «habilitarán la creación de marketplaces desintermediados y eficientes que permitan optimizar y asegurar los recursos de transporte disponibles». Finalmente, también existirán tecnologías «más complejas de aplicar en la realidad» como el platooning. «Aquí el horizonte temporal de implantación es más difícil de acertar, ya que está sometido a la legislación de cada país y a inversiones en infraestructuras que debe hacerse», explica.

Esta automatización y logística 4.0 permitirá además, según Serracanta, «reducir el consumo y combustible de los grandes camiones, porque son más eficientes que los humanos, con lo cual habrá menos emisiones de CO2 y el medio ambiente lo agradecerá». Así, se prevé una evolución en el sector del transporte logístico que aportará beneficios económicos y que conllevará nuevas regulaciones, una mayor preparación tecnológica y el desarrollo de nuevas habilidades y dinámicas en el mercado laboral.