

¿Cambiará nuestra perspectiva hacia la logística urbana después del Covid-19?

Susana Val, Directora Zaragoza Logistics Center

El Covid-19 ha alterado toda forma de concebir la logística urbana en un momento en el que se encontraba en plena expansión. La situación que se ha generado sin duda ha trastocado todos los hábitos de consumo organizado que habían marcado la tendencia en los últimos meses/años.

Cabe preguntarse si este momento que nos toca vivir en confinamiento va a marcar un antes y un después en la forma de organizar y gestionar las cadenas de suministro y más concretamente, la logística urbana.

Con el estado de alarma, hemos visto cómo se ha producido un consumo desmesurado de productos alimenticios al inicio, llegando a romper el stock de ciertos productos. Con el paso de los días, el consumo se ha ido estabilizando, la mayor parte de la sociedad ha adquirido una mayor concienciación social responsabilidad frente al contagio, fomentándose el comercio electrónico. Se han alterado así los diferentes eslabones de la cadena de suministro. En concreto, la última milla, que en cuestión de horas ha tenido que dar respuesta a este reto de distribución a domicilio. Para el B2C, el cierre masivo de puntos de entrega en tiendas y muchas oficinas de correos ha supuesto un aumento mecánico de los puntos de entrega y, por lo tanto, del tiempo y de los recursos de personal necesarios para la entrega. El comercio electrónico ha reemplazado a las tiendas, desorganizando los flujos y afectando a la optimización de los viajes, incrementando los retornos en vacío. Los pedidos se convierten en imprevisibles; por no hablar del repartidor de última milla, con salarios precarios, que ahora adquiere de repente un papel relevante y al que no se le suministra información sobre protocolos ni material de seguridad suficiente ante las circunstancias.

Sin embargo, no todo son noticias negativas. Ahora las entregas son más “limpias”, con reducciones de entre el 60 y el 70% respecto al escenario pre-covid; las calles de nuestras ciudades gozan de mejor salud medioambiental y los operadores logísticos y empresarios se han organizado para llevar a cabo acciones solidarias dentro de esta crisis. La crisis ha convertido a la logística en una actividad prioritaria, esencial, si es que no lo era ya antes.

¿Conseguiremos mantener las buenas prácticas aprendidas en estos tiempos de pandemia una vez haya concluido? ¿Seremos capaces de reconocer el trabajo de los repartidores y transportistas esenciales en estos momentos en nuestra sociedad? ¿Podremos llegar a acuerdos y compromisos veraces para poder mitigar de una vez por todas el impacto medioambiental en un futuro no muy lejano? Quizás son éstas algunas de las reflexiones que debiéramos realizar; son lecciones que debemos aprender y poner en marcha después de esta pandemia.

Después de mes y medio de confinamiento ahora se habla de proceso de desescalada. Este proceso se producirá en diferentes fases tal y como hemos sido informados por el Gobierno, y por tanto tendrá diferentes incidencias en el sector del transporte y la logística, siendo la logística de última milla la más imprevisible a este respecto.

Desde el punto de vista logístico se distinguen varias etapas, que coinciden más o menos con el periodo del estado de alarma y las fases de desescalada respectivamente.

Durante una primera etapa, correspondiente al estado de alarma:

- Se ha producido un cambio radical en la forma en que se produce el consumo y por tanto el transporte y logística de distribución se han visto alterados. Los históricos para previsión de demanda no sirven; se aumenta la distribución B2C exponencialmente y el consumo masivo en supermercados de algunos productos de primera necesidad.
- Quizás se palpa en esta primera etapa una mayor concienciación social hacia el medioambiente, observando principalmente en las ciudades una mejor calidad del aire que respiramos. Esto contrasta, sin embargo, con el aumento porcentual del consumo de plástico derivado de la pandemia, ya que los consumidores prefieren comprar productos envasados cuyos envases puedan ser posteriormente desechados.
- Desde el primer momento, el comercio internacional es mínimo y esto ha provocado que los flujos a nivel global también lo sean, tanto de pasajeros con una mayor repercusión, como en carga, en la que se entiende que tendrá un menor impacto por la globalización precoronavirus, en referencia a la interdependencia mundial de proveedores.

Segunda etapa, correspondiente a las fases de desescalada: Según el Banco de España la previsión de caída del PIB en España debido al Covid-19 será de entre un 6.6 y un 13.6%, con una tasa de paro disparada hasta el 21.7% sin contar a los trabajadores en ERTE.

- Las empresas pequeñas o que no se hayan sumado al tren de la digitalización pueden estar en grave peligro de desaparición. En relación a la sostenibilidad y al aumento de flotas de transporte menos contaminantes, no es un escenario idóneo para la renovación de las mismas, produciéndose un envejecimiento de los medios de transporte. Se dará un paso atrás en emisiones, no pudiendo cumplir los compromisos adquiridos en los acuerdos gubernamentales.
- Se necesitan más soluciones para dar servicio al e-commerce. Los escenarios de predicción de demanda se han convertido en inservibles dada la gran volatilidad y fluctuación de los consumidores y la incertidumbre sobre cómo se va a producir la desescalada. Por otro lado, en esta fase de desescalada se espera un aumento del tráfico de vehículos privados, dado el miedo a contagios, lo que dificultará las tareas de distribución de última milla, en comparación con la primera fase.
- En esta segunda fase que puede durar incluso meses, quizás se vuelva a una producción local, ajena a la globalización. Esto hará que los flujos logísticos cambien; que se minimice la dependencia de terceros países (sobre todo del continente asiático) y que se potencie la fabricación local. A esto se une la posibilidad de un posible rebrote del virus, que cerrase de nuevo fronteras, por lo que la independencia en la producción debe ser tácita en esta fase. Esto puede tener un efecto positivo en la economía local, en la creación de empleo y en general, en la recuperación del país como vía para salir de la crisis. Consecuentemente los flujos de transporte se orientarán principalmente al tren y la carretera, cobrando el segundo de ellos más importancia si cabe, ya que se tratará del transporte de distancias medias el que se priorice. La sociedad tendrá que acostumbrarse a los nuevos tiempos de abastecimiento y el sector productivo y de transportes reajustando progresivamente a las demandas y capacidades.
- Dentro de algunos meses quizás la automatización de actividades pueda suplir el riesgo de contagio para mantener los niveles productivos esperados y minimizar costes. Los sistemas de producción 3D pueden facilitar la independencia de proveedores asiáticos principalmente, sin perder las conexiones.

- Sin embargo, la velocidad de obtención de una vacuna para el covid marcará también subetapas o subfases de desescalado, afectando a cómo los flujos de transporte tienen lugar hacia la estabilidad. También los flujos de transporte dependerán de cómo evolucione la geopolítica y los mercados; si se instaura el proteccionismo, las nuevas formas de fabricación evolucionarán más rápidamente y disminuirá la dependencia de terceros países.