

Miércoles, 13 de Julio de 2022

LOGÍSTICA

LOGÍSTICA · UNO aborda la digitalización y la innovación de la logística y el transporte en una jornada en Barcelona

La falta de estandarización frena el progreso de la digitalización en el sector logístico



Israel Palet, jefe de Logística de Copesco; Abel Bonet, socio director de Bonet; Joan Lluís Rubio, director de Marketing & Channel de Aderx; Israel García, CIO de Alfil Logistics, y Rafael Aguilera, director gerente de UNO. Foto Leila Escrihuela.

Leila Escrihuela

08 julio 2022 05:20

Última actualización 08 julio 2022 05:20

La transformación digital y la automatización de la logística pretende potenciar la eficiencia de las operativas, lo que requiere una estandarización del sistema y un mejor flujo de la información.

BARCELONA. El debate sobre el grado de madurez digital de la logística y el transporte, que hay que diferenciar de lo que es la automatización, ofrece numerosas visiones, a veces opuestas, que conducen a un mismo final: ser más eficientes.

En la mesa redonda enmarcada en la jornada que UNO celebró ayer en Barcelona, y protagonizada por Israel García, CIO de Alfil Logistics; Joan Lluís Rubio, director de Marketing & Channel de Aderx; Abel Bonet, socio director de Bonet, e Israel Palet, jefe de Logística de Copesco, se evidenció que existe un grado de digitalización “base” en las empresas del sector, aunque sigue siendo “muy baja” ya que existe un factor humano muy importante.

“La tecnología ya existe, el reto es ponerla todo en conjunto y hacerla rentable”, apuntó Israel García, a lo que Joan Lluís Rubió añadió que el sector de la logística y el transporte es “muy diverso” y cuenta con muchos players que deben tenerse en cuenta en esta transformación.

En esta línea, la jornada dejó sobre la mesa el debate sobre el bloqueo de la estandarización de la digitalización del sector.

“Deberíamos ser capaces de estandarizar para trabajar todos con sistemas similares”, apuntó Palet, ya que, si cada empresa tiende a buscar o desarrollar su propio sistema “nos encontramos con un conflicto en el flujo de información”.

Hablar de logística significa hablar del flujo de la información y, por consiguiente, del flujo de las mercancías. “La digitalización ayuda a dar más velocidad al flujo de información”, apuntó Palet, algo que, sin embargo, no se materializa a la hora de impulsar el flujo de las mercancías debido a la falta de esta estandarización.

I. Palet: “Deberíamos ser capaces de estandarizar para trabajar todos con sistemas similares”

El transporte y la distribución trabaja con numerosos actores y, la DUM, por ejemplo, ofrece entregas a domicilio o entregas en puntos de recogida, donde “cada agente tiene su software, por lo que todo estos verticales vamos a tener que entendernos y la colaboración entre empresas va a ser

necesaria y obligada en el futuro”, explicó Rubio.

Otro de los retos en este contexto, y con el auge del e-commerce, es integrar la responsabilidad de la sostenibilidad y de la digitalización en estas estrategias, de modo que es necesario crear consciencia en los usuarios de la huella de carbono que conlleva cada opción de entrega de su pedido.

Asimismo, la tendencia a la digitalización supone también cierto aumento de los ciberataques. “Las medidas de ciberseguridad son fundamentales, ya que con un ataque se puede paralizar el servicio”, advirtió Abel Bonet.

El debate dejó en evidencia la necesidad de esta transformación digital de la logística y, teniendo en cuenta que la tecnología avanza de manera exponencial, las empresas que no avancen en este sentido, apuntaron los profesionales, “están abocadas al fracaso”.

J. Rubio: “Vamos a tener que entendernos y la colaboración entre empresas será necesaria”



Abordar la DUM desde la “globalidad y la coordinación”

Para el sector, la digitalización es una herramienta que busca innovar para lograr una mayor eficiencia desde el punto de vista económico y de la sostenibilidad.

Mercè Rius, directora general de Transportes y Movilidad de la Generalitat, calificó a la distribución urbana de mercancías (DUM) como un tema “complejo” que debe abordarse desde “la globalidad y con la coordinación de las administraciones y de las empresas”. La última milla, apuntó, “no puede regularse de forma independiente”.

Las empresas transportistas y los profesionales que trabajan en un entorno metropolitano se enfrentan a normativas diferentes en función de la ciudad, lo que dificulta su gestión. “No podemos tener una normativa absolutamente homogénea, porque la realidad de los municipios es muy diferente. Pero sí deberíamos reducir las

Porque entendamos de los municipios es muy diferente, pero se entendieron algunas metodologías para hacerlo más fácil”, propuso Mercè Rius.

Por su parte, Francisco Aranda, presidente de UNO, que puso en valor el trabajo de las administraciones públicas, recordó que el actual modelo de ciudad “no vale”.

“Vamos hacia una ciudad flexible donde nuestra actividad es importante y estratégica”, defendió Aranda, que aprovechó su discurso para reivindicar el diálogo y la cooperación entre administraciones y empresas.