



OPINIÓN

DESPUÉS DE LA PANDEMIA

Europa y la logística robótica urbana**Enrique Dans**

Publicada 8 octubre 2025 02:08h

Durante bastantes años, toda mención a los robots de reparto logístico urbanos ha sido tratada como una especie de “**curiosidad tecnológica**” que aparecía en vídeos virales o en demostraciones de ferias de innovación.

Sin embargo, eso parece estar finalmente cambiando: hoy ya empiezan a formar parte del paisaje cotidiano en varias ciudades europeas.

Empresas como Starship Technologies, fundada por uno de los creadores de Skype, operan miles de pequeños vehículos autónomos que circulan por aceras y zonas residenciales entregando comida, medicinas o compras domésticas. Solo esta compañía asegura haber completado ya más de **diez millones de entregas, muchas de ellas en Reino Unido, Alemania y los países bálticos.**

El tema tiene algo de ciencia-ficción hecha realidad. Los robots, del tamaño de una maleta, se mueven a velocidad de peatón, esquivan obstáculos, cruzan pasos de cebra y notifican al cliente cuando están a punto de llegar. La experiencia, en muchos casos, es sorprendentemente fluida: el pedido llega puntual, sin errores y sin emisiones.

Para zonas universitarias, pequeños municipios o barrios suburbanos, el sistema es ideal. Y al contrario que los drones o los grandes vehículos autónomos, estos robots no generan rechazo visual ni sensación de amenaza: son **la mar de simpáticos, muy eficientes y, sobre todo, discretos.**

Si el comercio electrónico fue el gran cambio logístico de la década pasada, la automatización del último kilómetro será el de la próxima

Pero más allá del encanto inicial, la pregunta relevante es qué papel jugará Europa en esta nueva revolución de la logística urbana. Porque detrás de esos pequeños autómatas hay una cuestión mayor: la transformación de la cadena de suministro y de la movilidad en las ciudades. Si el comercio electrónico fue el gran cambio logístico de la década pasada, **la automatización del último kilómetro será el de la próxima.**

Y en ese terreno, Europa tiene una oportunidad que no debería desaprovechar. Una

oportunidad, además, muy adecuada para el trazado de muchas ciudades del continente, con **centros urbanos con calles estrechas y reparto logístico complejo**.

A diferencia de los coches autónomos, que enfrentan enormes barreras técnicas y regulatorias, **los robots de acera se mueven en entornos mucho más controlados y seguros**. Pueden desplegarse sin necesidad de carreteras inteligentes ni mapas en alta definición.

Y además, su impacto ambiental es mínimo: funcionan con baterías eléctricas pequeñas, no congestionan el tráfico y reducen la necesidad de vehículos de reparto tradicionales, que son responsables de buena parte de las emisiones urbanas. En un contexto en el que **las ciudades buscan zonas de bajas emisiones y modelos de movilidad más sostenibles**, este tipo de robots encajan perfectamente.

La clave, sin embargo, está en cómo se van a integrar en el espacio público. Algunos municipios han empezado a regular su circulación para evitar conflictos con peatones o ciclistas, y para garantizar la seguridad de los datos que recogen sus cámaras y sensores.

La historia reciente muestra que la automatización no elimina necesariamente empleo, sino que lo transforma

Pero la tendencia general es favorable: en lugar de bloquear la innovación, muchas ciudades están colaborando con las empresas para adaptar normativas y **crear corredores o zonas de prueba**.

Esta actitud pragmática, más experimental, representa un cambio cultural importante en Europa, tradicionalmente más cautelosa con toda **tecnología emergente**.

La cuestión laboral es igualmente inevitable en una legislación tan protectora de los derechos del trabajador como la europea: **cada robot que entrega una pizza o una bolsa de supermercado sustituye potencialmente a un repartidor**

humano.

Sin embargo, la historia reciente muestra que la automatización no elimina necesariamente empleo, sino que lo transforma.

Sin embargo, a medida que los robots asumen tareas repetitivas o de bajo valor, surgen nuevos perfiles vinculados a su mantenimiento, supervisión o integración con sistemas logísticos más amplios. La transición, como siempre, **dependerá de la capacidad de anticipación y de políticas laborales que acompañen el cambio**, en lugar de resistirse a él.

La cuestión no es si los robots de reparto llegarán a nuestras calles. Ya están aquí. Lo que debemos decidir ahora es cómo queremos convivir con ellos

En términos tecnológicos, Europa tiene margen para convertirse en referencia. El mercado de los robots de reparto aún está en su infancia, y la ventaja no está necesariamente en Silicon Valley o Shenzhen. Aquí existen fortalezas clave: investigación avanzada en robótica móvil, experiencia en movilidad urbana sostenible, y un entorno normativo que puede equilibrar innovación y seguridad.

Si sumamos a eso una cultura de ciudad que valora la calidad de vida y el espacio público, el continente podría definir un modelo propio de automatización urbana: **menos agresivo, más humano y más integrado.**

El robot que entrega un pedido hoy en ciudades como Tallinn, Estocolmo o Zurich no es sólo una curiosidad tecnológica: es el preludio de un cambio profundo en la forma en que entendemos la logística, la movilidad y el uso del espacio urbano.

Europa tiene la oportunidad y la responsabilidad de liderar este cambio desde una visión que combine eficiencia tecnológica con responsabilidad social. Porque la cuestión no es si los robots de reparto llegarán a nuestras calles. Ya están aquí. Lo que debemos decidir ahora es cómo queremos convivir con ellos.

*****Enrique Dans es profesor de Innovación en IE University.**