



Desayuno Logístico organizado por GSE y Cadena de Suministro (2)

El e-commerce y su incesante búsqueda de plataformas XXL

El comercio electrónico supone una revolución continua para el sector logístico que se traslada a los inmuebles que se han de adaptar a nuevas operativas logísticas, aunque con unas características que todavía no están totalmente definidas.

Durante el segundo 'Desayuno Logístico 2018' organizado por GSE y Cadena de Suministro, un grupo de expertos se ha centrado en analizar la relación del e-commerce con el sector inmobiliario en un encuentro que ha llevado por título **'El e-commerce consolida el sector inmobiliario con nuevos desarrollos'**.

Los participantes han sido David Martínez, director general de Proequity, John Derwedeuwe, director ejecutivo de Mountpark, Carles Perramón, director Comercial de Incasol, Lauris Deslex, managing partner de Top Management, Fabián Fernández de Alarcón, Real Estate Manager de Logista, Miguel Ángel González, director general adjunto de Plataforma Central Iberum, y Víctor Estrada, consejero delegado de Estrda & Partners.

Desde hace ocho o diez años se viene produciendo una **tendencia clara a la uti-**

lización de naves de gran tamaño (100) por empresas relacionadas con el comercio electrónico, aunque aún quedan por definir muchas de sus características. En la mayor parte de los casos, las superficies destinadas a las actividades logísticas superan los 30.000 m² de superficie.

En este cambio de concepto hay que considerar una idea principal que considera a estos centros, **no solo como un centro logístico sino también como un punto de venta**, en el sentido de que es el último lugar en el que los productos permanecen antes de su entrega al cliente final.

Esta situación marca de manera radical la idea que guía el diseño y construcción

de estos edificios que, como característica adicional, **tienden a ganar espacio no solo a través del almacenaje en altura, sino también a través del uso de entreplantas** en las que ubicar los productos para facilitar su rápida entrega al cliente final, casi como si se tratase de la trastienda de cualquier establecimiento de venta al público.

Otra de las importantes características del desarrollo de suelo para actividades logísticas asociadas al e-commerce tiene que ver con **los plazos de construcción de estas instalaciones** y que las más de las veces choca con la lentitud de tramitación de muchos ayuntamientos, con un con-



Puede acceder a un RESUMEN EN VIDEO de este segundo 'Desayuno', directamente desde este enlace, o a través del código QR adjunto, mediante una aplicación que lea estos códigos.



David Martínez, director general de Proequity, Miguel Ángel González, director general adjunto de Plataforma Central Iberum, y Víctor Estrada, consejero delegado de Estrada & Partners

cepto anticuado de logística más próximo al de polígono industrial que al de los modernos centros de distribución.

El tiempo es uno de los factores que marca las **necesidades de suelo para actividades logísticas** en el ámbito del comercio electrónico, en su sentido de inmediatez que necesitan las empresas para poder disponer de instalaciones en el menor tiempo posible, **marcado tanto por la rapidez de sus operaciones como por el crecimiento del mercado que en la mayor parte de los casos ha superado las expectativas más optimistas**, lo que, por su parte, genera una mayor necesidad de suelo para atender la creciente demanda.

Además, **los ciclos se han acortado** lo que dificulta una previsión fiable del suelo necesario para nuevas instalaciones, así como de las funcionalidades de cada instalación, algo que choca frontalmente con la velocidad que caracteriza a estas actividades.

Entorno cambiante

De igual modo, el entorno de trabajo que marca el comercio electrónico es tan cambiante que la evolución que se está produciendo en los modelos de distribu-

De izquierda a derecha: Carles Perramón, director comercial de Incasol, John Derweduwe, director ejecutivo de Mountpark, Ricardo Ochoa de Aspuru, director de Cadena de Suministro, y Ramón Lázaro, director de Desarrollo de Negocio de GSE Iberia

“ El e-commerce necesita naves XXL, aunque aún quedan por definir otras características de estas instalaciones, como el uso de entreplantas o el número de muelles. ”

ción de última milla podrían conducir a **nuevos modelos de edificios** que se adaptan a restricciones en los accesos a las grandes ciudades y que transformen los actuales grandes centros de distribución en **pequeños almacenes satélites desde los que abastecer a las ciudades**.

Así mismo, las **nuevas naves JOL** para usos logísticos tienen nuevas necesidades como zonas de aparcamiento para más personal, ya que **el e-commerce hace un uso intensivo de mano de obra**, o más necesidades de energía para las cocinas de un numeroso personal o para los procesos de automatización y robotización.

Esta situación, además, gana en complejidad con los plazos de los alquileres y la relación con el período de amortización de los inmuebles, que hacen que **la definición de los proyectos quede muchas veces sin cerrar, con los detalles que se van con-**

cretando durante la ejecución de las obras y, consecuentemente, **sin definir claramente**.

A vueltas con las Administraciones

Otro de los factores que entran en juego a la hora de diseñar un activo inmobiliario para actividades logísticas está relacionado con **el tiempo para la tramitación administrativa de licencias**, obtener el 'placet' del ayuntamiento de turno y comenzar las obras, lo que lleva todo el trámite hasta **el horizonte de los cinco años** en muchos casos, un tiempo que puede poner en riesgo la inversión, dada la premura de este tipo de proyectos.

Además, la propia **variabilidad de las necesidades logísticas** de los operadores a lo largo del tiempo, amén de que las peti-





Lauris Desleix, managing partner de Topmanagement, a la izquierda, junto con Miguel Ángel González

ciones del cliente se suelen ir concretando a medida que se avanza en el desarrollo, de tal modo que incluso los propios promotores acaban contactando con los clientes de los operadores logísticos para conocer el detalle de cada desarrollo.

Otro aspecto que esta tomando una importancia creciente, es el relacionado con los **aspectos medioambientales** de las instalaciones logísticas.

Tanto si existe una conciencia medioambiental clara como si no se ve como una ventaja competitiva, mayoritariamente está aceptado que **un inmueble con una certificación medioambiental es un valor intangible**, que se demanda cada vez más, tanto por los propios clientes como también por los inversores que lo ven como un valor añadido.

Así pues, en cierto modo, la adaptación de los inmuebles a algún tipo de certificación tiene que ver con las **peticiones de los propios inversores** para los que la certificación medioambiental de los edificios es un valor añadido en la promoción.

En este sentido, los propios operadores logísticos son plenamente conscientes de que **el verdadero ahorro medioambiental está en la propia gestión logística** y en el modo en que se articula la operativa diaria, más que en lo que pueda aportar la

Víctor Estrada, de Estrada & Partners, junto a Fabián Fernández de Alarcón, Real Estate manager de Logista, a la derecha.

propia instalación, que muchas veces se contempla como una simple caja de zapatos que sirve de contenedor.

Sin embargo, **la propia evolución de las necesidades tiene su reflejo en el diseño de las instalaciones** para actividades logísticas que en los últimos tiempos han llegado a incorporar, por ejemplo, el desarrollo de plataformas con instalaciones para el aterrizaje y despegue de drones desde las cubiertas de los edificios, como el caso de un desarrollo de Gazeley en Londres.

Aún así, la **rápida y contradictoria evolución del sector** se traduce en dificultades para entrever qué deparará el futuro en el desarrollo de instalaciones inmológicas, sobre todo por la rápida (r)evolución del comercio electrónico.

En este sentido, **la distribución urbana es un reto muy importante** de cara al futuro inmediato que, entre otros aspectos, repercutirá en un mayor ratio de muelles y aprovechamiento de entreplantas, sobre

todo para productos de poca rotación, zonas más amplias para la preparación de pedidos y zonas de IT o call centers, así como en una mayor necesidad de conectividad para un personal que va en aumento.

Sin embargo, también se vislumbran **límites al crecimiento desmesurado en el tamaño de los centros logísticos**, sobre todo debido a las dificultades que entraña la gestión de una plantilla excesiva, así como las **problemas operativos** que puede entrañar un almacén demasiado grande tanto para la propia operativa logística como para la estrategia empresarial, ya que ninguna empresa ve conveniente tener un stock demasiado grande que luego no pueda colocar en el mercado.

De igual modo, **si una instalación es demasiado grande y se cuenta con poco stock**, habrá mucho espacio de almacenaje vacío, con el sobrecoste que conlleva, incluso si se trata de coste variable. □

