
Industrial

‘Urban hubs’, los futuros pilares de la última milla seducen al ‘real estate’

La nueva logística del ecommerce requiere polos logísticos en el centro de las ciudades para abastecer el proceso de la última milla y algunos inversores ya han empezado a apostar por este tipo de inmuebles.

S. Riera/ P. Riaño
22 oct 2018 - 04:57



Blackstone, Goldman Sachs, Prologis o Amazon han empezado a apostar por los *urban hubs*. **Los futuros pilares de la logística del ecommerce están aún en una fase embrionaria, pero los grandes inversores del real estate han empezado rastrear este tipo de activos** agitando el interés del resto de actores. Antiguos almacenes o fábricas (e incluso edificios de oficinas) que quedaron olvidados en el interior de las ciudades seducen ahora al capital, que ve en ellos los nuevos núcleos urbanos para abordar el *same day delivery* o, incluso, el *same hour delivery*, que hoy se le exige al ecommerce. Inversores españoles empiezan ya a estudiar instalar centros logísticos en el corazón de Madrid y Barcelona.

El mercado español todavía está a la cola del ecommerce en Europa, donde sólo representa el 4% del total de las ventas minoristas, frente al 12% de Reino Unido y el 16% de Estados Unidos, según la agencia de calificación Moody's. Sin embargo, **los expertos prevén que el ecommerce, en España y en el resto del planeta, continúe avanzando hasta llegar a copar alrededor de un tercio de las ventas minoristas.**

Esta drástica transformación del retail pone en jaque el sistema tradicional de la logística, formada por una plataforma regional de distribución alejada de los centros urbanos que abastecía diferentes almacenes locales con los que se nutrían los diferentes comercios. **El nuevo sistema se apoya en un *efulfillment center* (una plataforma totalmente automatizada) que abastece directamente a varios *urban hubs* ubicados en el interior de la ciudad**, desde los que se realizan los envíos a los consumidores, ya sea en puntos acordados o en consignas.

Blackstone llevaba invertidos a principios de año alrededor de cuatro millones de euros en pequeños almacenes en el interior de ciudades europeas

Blackstone, uno de los mayores inversores del mundo en *real estate*, llevaba invertidos a principios de 2018 unos cuatro millones de euros en pequeños almacenes urbanos en Europa. A diferencia de los grandes almacenes en las periferias de las ciudades, **los *urban hubs* son instalaciones de menor tamaño con un riesgo también menor en su desarrollo.**

El fondo soberano de Singapur, GIC, también ha entrado en este negocio. El grupo inversor cuenta incluso con una división concreta para construir instalaciones logísticas en suelo urbano. En Nueva York, ya hay proyectos en firme y en marcha. El banco de inversión Goldman Sachs, junto a Prologis e Inovo Property Group, ha iniciado la construcción de tres proyectos en los distritos de Brooklyn y el Bronx.

No obstante, son activos difíciles de encontrar y de moldear para su nueva función. Por un lado, porque las ciudades han crecido y se han transformado en las últimas décadas, sustituyendo por viviendas el antiguo suelo industrial. En Nueva York, por ejemplo, entre 2007 y 2016, se eliminaron más de once millones de pies cuadrados (más de un millón de metros cuadrados) de suelo industrial. Y por otro lado, porque hay que repensar estas instalaciones para la entrada y salida constante de mercancías.

Los ‘urban hubs’ se piensan como instalaciones verticales, de varios pisos, adecuados para la entrada y salida constante de mercancías

Los futuros *urban hubs* se levantarían en suelo aún calificado como industrial en el interior de las ciudades, mucho más barato que el residencial. Y, ante la dificultad de extenderse a lo ancho por la falta de suelo, los planes pasan por erigir inmuebles de varias plantas. En Asia, en las grandes urbes, donde los precios del suelo son muy elevados, ya son habituales los almacenes de varias plantas.

Además del suelo industrial, otra opción para los *urban hubs* es utilizar edificios con uso de oficinas. A medida que se crean nuevas zonas de negocios en nuevas áreas de las ciudades, en los centros quedan espacios vacíos o infrautilizados.

En la actualidad, sortean el mercado nuevas empresas de distribución con base tecnológica, como Paack o Stuart, que aceleran los repartos del ecommerce en base a cálculos logarítmicos. Por su parte, las compañías tradicionales de transporte urgente, como Seur o MRW, entre otras, también han empezado a adaptarse con pequeños almacenes en el centro de las grandes ciudades para agilizar la última milla.



Pequeños indicios en España

Fuentes del sector inmobiliario señalan que **algunos inversores especializados en retail están comenzando a estudiar la implantación de este tipo de estructuras logísticas para complementar a los *flagships* en el centro de Madrid**. En concreto, algunos actores habrían comenzado a analizar la opción de instalar *urban hubs* en edificios de oficinas.

En Barcelona existe ya una experiencia en este sentido. **En 2016, Amazon se instaló en la antigua sede de la editorial Gustavo Gili, en la calle Rosselló, en el**

Eixample de Barcelona, donde puso en marcha un almacén para introducir el servicio Prime Now de entregas en una hora. Sin embargo, fuentes del sector señalan que Amazon habría comenzado a plantearse la idoneidad de esta plataforma, al no conseguir rentabilizar los precios del suelo urbano.

“Por ahora, la demanda del ecommerce en España se cubre con las estructuras que ya existen, pero sí es cierto que todo tiende hacia este sentido”, explica Aitor Martínez, responsable de la agencia industrial-logístico en Savills Aguirre Newman. Otro experto del sector, que coincide en que esta es la tendencia, señala que **los precios de los activos de centro ciudad (ya sean de oficinas o industriales) las hacen inviables**.

Martínez reconoce que **los *urban hubs* son un activo que está encima de la mesa y que atrae a los grandes inversores en *real estate***. El experto también asegura que, por ahora, no hay en el país ningún proyecto en firme en este sentido: “hay un *run run*, pero a día de hoy no hay una demanda real”. No obstante, según el consultor, la tendencia a medio-largo plazo pasa por esta fórmula.

Martínez también subraya que el avance de este tipo de instalaciones dependerá también de la estructura de las ciudades. “Su ubicación será clave porque debería

evitarse al máximo cruzar las ciudades de punta a punta”, asegura. En este sentido, el experto señala que ahora los almacenes para la última milla en Madrid se están ubicando en torno al anillo de la M40 para tener un acceso rápido al centro.

El consultor señala también que hay ciudades, como Londres o Málaga, en las que se están realizando pilotos sobre las entregas del futuro. Un denominador común en ellos son los *urban hubs*. En la logística del futuro, estos nuevos núcleos logísticas, no sólo agilizarán las entregas, sino que también darán respuesta a otros retos del sector, como mayores restricciones a la entrada a las ciudades de vehículos o la prohibición de circular en ella a vehículos contaminantes.