

Inmologística: las fuerzas que rigen la oferta



Prologis Park Nieuwegein, Nieuwegein, the Netherlands

En nuestro último informe examinamos las tendencias estructurales que impulsan la demanda de espacios logísticos *premium*. Debido a que la demanda se consolidará en un futuro próximo, ahora nos centraremos en las implicaciones para la nueva oferta.

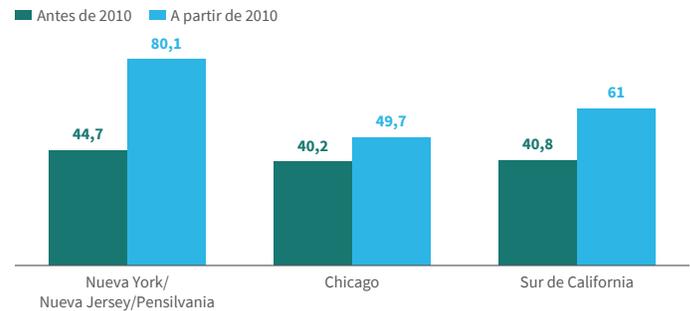
La transformación del desarrollo inmologístico ha seguido una trayectoria convincente. Una visión clara de las fuerzas estructurales que determinan las tendencias de la oferta permite a los clientes sortear mejor la escasez y prepararse ante los cambios en la demanda.

Creemos que en la próxima década los proyectos finalizados no cubrirán la demanda en la mayoría de las ubicaciones. Entre los cambios que seguirán afectando a la nueva oferta, destacan:

- **Las importantes barreras a la nueva oferta la están alejando aún más de la oferta ya existente.** Dichas barreras son, entre otras:
 - **Geográficas** – escasea el suelo que pueden albergar edificios preparados para el futuro, sobre todo en los mayores centros de consumo.
 - **Económicas** – los costes de sustitución siguen aumentando a medida que el proceso de urbanización impulsa la competencia entre los proveedores inmobiliarios.
 - **Políticas** – el proceso de obtención de licencias y autorizaciones resulta más difícil, caro y largo que nunca, lo que incrementa el coste y disminuye la oferta potencial.
- **Los requisitos de construcción son cada vez mayores.** Los edificios actuales pueden mejorar la eficiencia operacional gracias a su ubicación, funcionalidad y sostenibilidad. Aunque la ubicación es fundamental, las últimas características que favorecen la mano de obra y la tecnología pueden contribuir a la productividad, pero también incrementar los costes de construcción. Las nuevas restricciones y normativas añaden riesgo al desarrollo en algunos lugares. Los edificios que incorporan elementos de sostenibilidad pueden ayudar a los usuarios y propietarios a adaptarse a los cambios normativos. A su vez, la obsolescencia reduce claramente la cantidad de oferta competitiva y aumenta la necesidad de desarrollar instalaciones de reemplazo.
- **La diferenciación entre propiedades es cada vez mayor.** En conjunto, estas tendencias han reducido la sensibilidad que tienen los usuarios hacia el precio para edificios con buena ubicación, o que incorporan las últimas características de diseño, lo que conlleva que los alquileres sean más altos. Los cambios en la demanda deberían impulsar esta tendencia:
 - Las necesidades cada vez mayores de operaciones de preparación de pedidos online y reposición rápida elevan la demanda cerca de los núcleos urbanos, donde los espacios logísticos son cada vez más escasos.
 - La evolución de los edificios preparados para el futuro limita la nueva oferta, ya que los costes de construcción aumentan y la obsolescencia se suma a la demanda de espacio de clase A.

Gráfico 1

DISTANCIA DESDE EL CENTRO DE LA CIUDAD, EE. UU.
Kilómetros, distancia media del centro de la ciudad a los nuevos desarrollos



Nota: Nueva York/Nueva Jersey/Pensilvania incluye únicamente el submercado del valle del Lehigh.
Fuente: CBRE-EA, Prologis Research.

Las barreras a la oferta son importantes y van en aumento

La oferta de suelo industrial bien ubicado está disminuyendo.

El suelo industrial es cada vez menor en la mayoría de las zonas con alta densidad de población, debido a las reconversiones para otros usos. Por ejemplo, entre 2013 y 2020, en la ciudad de San Francisco hubo 362 solicitudes de permisos para reconversión de logística a otro uso frente a 57 solicitudes de otro uso a logística.¹ Los edificios son cada vez más grandes y necesitan una mayor superficie por metro cuadrado de construcción, ya que la función principal de un almacén ha pasado de ser el almacenamiento de productos a la circulación, lo que hace aún más difícil encontrar la parcela adecuada. En EE. UU., los edificios construidos a partir del año 2000 son un 55% más grandes y requieren un 66% más de suelo de media que los construidos en los años ochenta y noventa.² Y por si esto no fuera suficiente, los centros logísticos deben tener acceso a una infraestructura adecuada.

La nueva oferta está más lejos que nunca de los centros de consumo y de las propiedades existentes.

La falta de disponibilidad de suelo, las restricciones normativas y el aumento de la población hacia el exterior de los centros urbanos han alejado aún más la nueva oferta logística respecto a la oferta existente. Los submercados periféricos de los principales mercados se están poniendo a prueba debido a la falta de suelo en aquellos submercados consolidados para espacio logístico y/o a la escasez de mano de obra. Por ejemplo, en el área metropolitana de Nueva York, los inmuebles logísticos construidos antes de 2010 se encontraban a una media de 45 km de Manhattan, mientras que después de 2010 se encuentran a 80 km. Chicago y el sur de California muestran tendencias similares al haber pasado de 40 km de media cada una a 50 y 61 kilómetros, respectivamente.³

Esta distancia puede suponer un reto para las empresas que tratan de satisfacer las expectativas de los consumidores de una entrega rápida de productos. Los costes de transporte también influyen: el transporte supone aproximadamente el 50% de los costes de la cadena de suministro, frente a solo el 5% de los costes inmologísticos.⁴ La distancia cada vez mayor entre los edificios logísticos y el centro de las ciudades aísla los espacios ya construidos de la nueva oferta y puede dar lugar a una importante ubicación premium, sobre todo a medida que aumentan las necesidades de entrega Last Touch® (Last Mile). Esto supone una gran diferencia entre la logística y otros tipos de propiedades, como las oficinas del centro de las ciudades y las viviendas plurifamiliares, cuya nueva oferta suele competir directamente con la existente.

Las reconversiones (por ejemplo, de locales comerciales a logística) no aumentarán sustancialmente la nueva oferta.

Aunque algunos propietarios de locales comerciales sopesan la posibilidad de convertirlos en centros de distribución, Prologis Research prevé que las reconversiones efectivas se verán limitadas por las siguientes razones:

- Económicas, como los casos de mayor y mejor uso, como pisos, y los altos costes en relación con aquellos submercados logísticos alternativos que son competitivos a nivel local.
- Políticas, como la zonificación y los derechos restrictivos, la oposición de la comunidad y la preocupación por la zonificación, además de la percepción de una caída de ingresos en impuestos sobre las ventas.
- Físicas, como la escasa reconfiguración de las estructuras existentes, la ineficacia de la disposición/geometría de los emplazamientos y los emplazamientos demasiado pequeños para usos logísticos.
- Legales, como los acuerdos de servidumbre recíproca, las limitaciones de coarrendamiento y las negociaciones entre varias partes que impiden o alargan la reconversión a uso logístico.

Prologis Research estima que, a lo largo de la próxima década, un total de entre 4,6 y 9,3 millones de m² de locales comerciales se reconvertirán en espacio logístico en EE. UU., lo que supone menos del 3% de la nueva oferta logística en un año normal.⁵ Para más detalles, puede consultarse [nuestro anterior estudio](#).

Gráfico 2

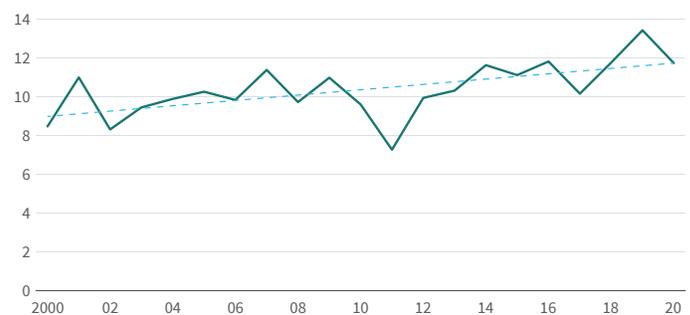
COSTES DE SUSTITUCIÓN, EE. UU.
USD/m²



Nota: ajustados a inflación en dólares de 1998.
Fuente: estimaciones de Prologis Research basadas en Turner Construction, Engineering News Record, Prologis Research.

Gráfico 3

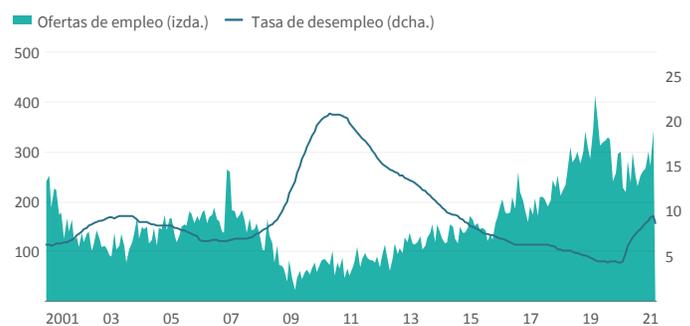
TIEMPO DE CONSTRUCCIÓN, EE. UU.
Meses



Nota: tiempo que transcurre entre el inicio de las obras y su entrega.
Fuente: Prologis Research.

Gráfico 4

EMPLEO DEL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN, EE. UU.
Miles, datos desestacionalizados



Nota: la tasa de desempleo corresponde a los trabajadores asalariados del sector privado, media en periodos sucesivos de 12 meses.
Fuente: BLS, FRED, Prologis Research.

El aumento de los costes del suelo y de la construcción añade trabas económicas al desarrollo inmologístico.

Los costes de sustitución han superado a la inflación en la última década, impulsados por el crecimiento de los precios del suelo, los materiales y la mano de obra. La escalada del coste del suelo es especialmente acusada en los mercados de la costa y en los submercados interiores de las metrópolis con alta densidad de población, que tienen importantes barreras a la nueva oferta. En Toronto, el coste del suelo se ha triplicado en la última década, con una escalada de precios del 140% en los últimos cinco años, comparado con el 35% a nivel nacional.⁶ Los precios del suelo aumentaron un 475% en ese mismo periodo en el submercado Port/Meadowlands de Nueva Jersey, justo al otro lado del río Hudson de la ciudad de Nueva York.⁷

Los costes de los materiales han crecido de forma constante, aunque más lentamente. Sin embargo, esto ha cambiado debido a los cuellos de botella registrados en las cadenas de suministro tras los momentos más críticos de la pandemia y el aumento de la demanda, que a su vez han provocado un rápido aumento. Los precios del acero se triplicaron el año pasado en Estados Unidos y se duplicaron en Europa, China y Brasil.⁸ Además, los salarios han aumentado y se han mantenido elevados, debido en parte a la escasez de mano de obra de la construcción que dura ya varios años. Los precios de los contratistas generales han aumentado en paralelo a la demanda. El tiempo que transcurre entre el inicio de las obras y su finalización ha aumentado entre dos y tres meses, o un 20% en la última década, lo que ha elevado los costes.⁹ Prologis Research estima un crecimiento de casi el 60% en los costes de sustitución en los últimos cinco años, incluido un 15% solo en 2021.¹⁰

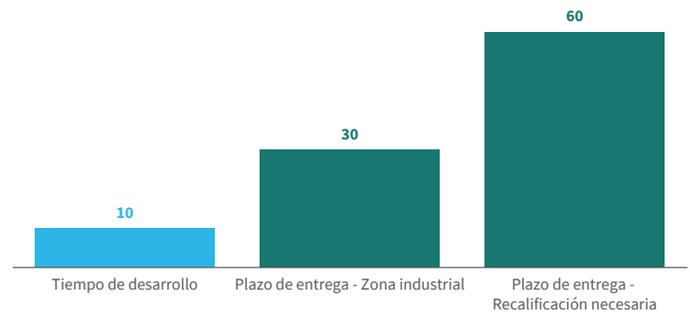
Endurecimiento del entorno normativo.

Las barreras regulatorias a los nuevos desarrollos logísticos aumentan en todo el mundo, lo que alarga los plazos de construcción. Por ejemplo, los permisos logísticos en los Países Bajos han disminuido en más de un 30% en nueve años.¹¹ A su vez, la pandemia ha puesto de relieve el papel fundamental de la logística en el funcionamiento de la sociedad. A esto hay que añadir que la falta de recursos municipales y mayores requisitos medioambientales han incrementado los plazos. En la Unión Europea, los plazos de desarrollo de los proyectos que requieren una recalificación son prácticamente el doble que los de los proyectos ya ubicados en terrenos con zonificación industrial,¹² con una evolución similar en los principales mercados de EE. UU.

Gráfico 5

TIEMPO Y PLAZO DE ENTREGA DE DESARROLLOS, EUROPA

Meses

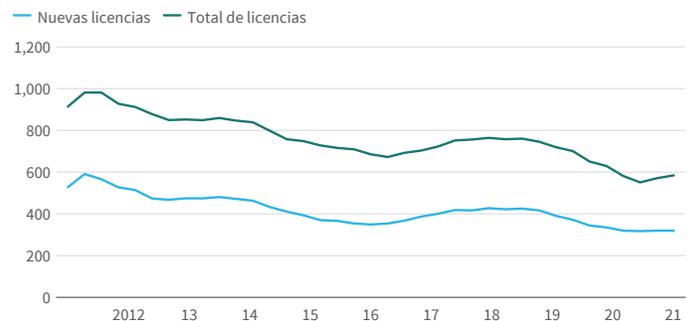


Nota: recopilado a partir de datos locales en los principales mercados representativos de todos los países en los que Prologis está presente.
Fuente: Prologis Research.

Gráfico 6

LICENCIAS DE OBRA LOGÍSTICAS EN LOS PAÍSES BAJOS

Total

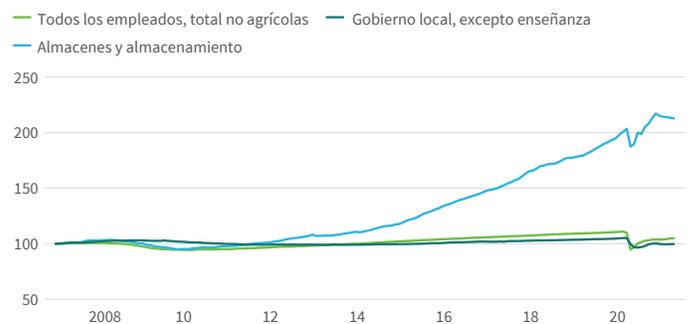


Fuente: Oficina de Estadística de los Países Bajos.

Gráfico 7

TENDENCIAS DEL EMPLEO EN ALGUNOS SECTORES, EE. UU.

Indexado a 100 = 2007, desestacionalizado



Fuente: BLS, FRED.

Aumento de los requisitos y los costes de construcción

Selección de la ubicación

La importancia de la selección de la ubicación está ralentizando la obsolescencia funcional cerca de los consumidores finales.

Impulsada por el auge del comercio electrónico, la necesidad de estar cerca de los consumidores finales se ha convertido en un objetivo fundamental, una tendencia que probablemente vaya a más en el futuro. A medida que se reducen los tiempos de entrega, las empresas deben llegar a los consumidores acortando las distancias, lo que requiere la creación de redes incluso dentro de una misma área metropolitana, abriendo así nuevas ubicaciones para tal fin. Para las operaciones Last Touch® (Last Mile), la funcionalidad del edificio es una preocupación secundaria frente a la ubicación, y los edificios menos modernos pueden tener una gran demanda. Este cambio ha incrementado el valor incluso de las instalaciones logísticas menos funcionales, en zonas próximas a los consumidores finales.

La falta de talento logístico puede limitar el desarrollo en zonas con abundante suelo.

Para los usuarios logísticos, la escasez de mano de obra empeora por tres razones. En primer lugar, aumentan las operaciones de preparación de pedidos electrónicos, que utilizan aproximadamente tres veces más mano de obra que la requerida en las operaciones tradicionales de un almacén, con unas tasas de rotación cuatro veces superiores a las de otros usos.¹³ En segundo lugar, las funciones y tecnologías complejas de los almacenes requieren una mano de obra más cualificada; por ejemplo, ingenieros para soluciones de almacenamiento automatizado. Por último, los submercados con alta densidad de población que ofrecen reservas de mano de obra amplia y cualificada suelen tener escasa disponibilidad de suelo para uso logístico. Al haber más disponibilidad de suelo en las zonas con menor densidad de población, la agrupación de instalaciones logísticas puede agotar la oferta de mano de obra y limitar la viabilidad de la nueva oferta.

Funcionalidad

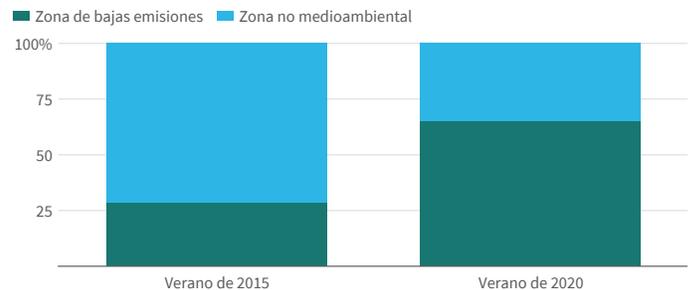
Los edificios deben facilitar un entorno de trabajo agradable.

El aumento de los servicios de valor añadido en las instalaciones logísticas ha convertido la mano de obra en un activo valioso, aunque escaso. Un entorno de trabajo saludable y sostenible puede conceder a los empleadores una ventaja para atraer y retener el talento. Las mejoras

Gráfico 8

ZONAS DE TRÁFICO MEDIOAMBIENTALES EN ALGUNOS MERCADOS EUROPEOS

% de acceso al centro de la ciudad exclusivamente para vehículo de bajas emisiones



Nota: Incluye todos los mercados PELF.

Fuente: Comisión Europea, Reglamento de acceso urbano, Prologis Research.

de las instalaciones centradas en el bienestar de los trabajadores, como el estándar de calidad WELL, están cada vez más extendidas, un cambio que se ha visto acelerado a raíz de la pandemia. Esta certificación aúna requisitos estrictos en ámbitos como la calidad del aire interior, la calidad del agua, la luz natural y el confort térmico, así como la nutrición, las instalaciones deportivas y la salud mental. Estos servicios pueden mejorar la productividad operacional y el control de costes para los clientes y son un factor diferencial ante la competencia.

El diseño de los edificios debe adaptarse a las nuevas tecnologías.

Es importante desarrollar edificios teniendo en cuenta las tecnologías de vanguardia. Como señalamos en nuestra [serie sobre automatización](#), esto permite a los operadores logísticos optimizar sus instalaciones y ofrecer ubicaciones nuevas y más productivas cerca del consumidor final. La mayoría de las instalaciones modernas cumplen los requisitos para una automatización flexible, pero pueden añadirse ciertas características para hacerlas aún más adecuadas para la automatización. El aumento de la capacidad energética, el espacio adicional para la recarga de tecnologías móviles, el acceso a datos a alta velocidad, la calidad del suelo, la solidez de los techos y el aumento de la altura libre pueden dar cabida en general a las tecnologías que se usan para aumentar las necesidades de mano de obra, incrementar la visibilidad de las operaciones y gestionar el riesgo. Estas inversiones impulsan la creación de valor dentro de las cuatro paredes del edificio. Además, los edificios que pueden adaptarse más fácilmente a la automatización pueden liberar el potencial de mejores ubicaciones en las que los costes de mano de obra y la disponibilidad han sido obstáculos, como los núcleos urbanos para la entrega Last Touch® (Last Mile).

Los criterios ESG añaden un valor contrastado.

El aumento de la importancia de la sostenibilidad para los consumidores, los clientes y las fuentes de capital está incrementando la necesidad de incorporar prácticas sostenibles a las cadenas de suministro. La capacidad de avanzar en los objetivos de sostenibilidad es un factor diferencial incipiente de las instalaciones logísticas.

Las características pueden incluir el acceso a la energía solar y otras fuentes de energía renovable, la iluminación de bajo consumo, las instalaciones de carga de vehículos eléctricos y la certificación de sostenibilidad.

La diferenciación entre edificios es cada vez mayor.

Esta diferenciación se produce en dos de los mismos vectores que la obsolescencia: ubicación y funcionalidad. Para las operaciones de preparación de pedidos online y reposición rápida, lo local es primordial. Los edificios cercanos a los consumidores finales suelen ser más antiguos y menos funcionales, pero ofrecen cada vez más ventajas de generación de ingresos a medida que aumentan las expectativas de nivel de servicio. A su vez, la obsolescencia está aumentando la necesidad de realizar procesos de reacondicionamiento en los edificios. Para las operaciones High-Through-Put Distribution™, las características de los inmuebles logísticos pueden mejorar la productividad y mantener los costes bajo control. La rápida evolución de los hábitos de consumo, las necesidades de mano de obra y la tecnología han avanzado hasta alcanzar un nivel nunca visto y han incrementado los beneficios de garantizar los edificios logísticos más adaptados para albergar las cadenas de suministro del futuro, mientras que la escasez ha aumentado la ocupación y los alquileres en una amplia variedad de propiedades logísticas.

Es probable que la escasez persista en muchos lugares, ya que los actuales edificios logísticos bien ubicados están aislados de la nueva oferta, las barreras a la oferta no dejan de aumentar y los edificios preparados para el futuro requieren tarifas de alquiler superiores para compensar los crecientes costes de sustitución. Aunque el aumento del valor de los edificios bien ubicados y diseñados justificará soluciones inmobiliarias más creativas, como instalaciones multinivel en nuevos mercados o las reconversiones de otros tipos de uso, los cambios estructurales en el sector de la promoción inmologística probablemente seguirán limitando la cantidad de nueva oferta proporcionada para satisfacer las futuras necesidades de la cadena de suministro de los usuarios.

Notas

1. Departamento de Inspección de Edificios de San Francisco, a través de OpenDataSF, consultado el 3 de junio de 2021.
2. Prologis Research.
3. CBRE-EA, Prologis Research.
4. A.T. Kearney, Prologis Research.
5. Prologis Research.
6. CBRE, Prologis Research.

7. Cushman & Wakefield, Prologis Research.
8. <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/blogs/metals/042721-global-steel-price-rally-iron-ore-iodex-all-time-high-china-stimulus>.
9. Prologis Research.
10. Prologis Research.
11. Oficina de Estadística de los Países Bajos.
12. EComisión Europea, Reglamento de acceso urbano, Prologis Research.
13. Prologis Research, documentos presentados por empresas cotizadas.

Declaraciones prospectivas

Este material no debe interpretarse como una oferta de venta o como una solicitud para una oferta de compra de cualquier título. No estamos solicitando ninguna acción basada en este material. Es material concebido exclusivamente para la información general de los clientes de Prologis.

Este informe se basa, en parte, en información pública que consideramos fiable, pero no declaramos que sea exacta ni completa, y no debe ser considerada como tal. No se hace ninguna declaración con respecto a la exactitud o integridad de la información contenida en este documento. Las opiniones expresadas son nuestras opiniones actuales exclusivamente a la fecha de publicación de este informe. Prologis se exime de cualquier responsabilidad relacionada con este informe, incluyendo, sin limitación, toda representación expresa o implícita y cualquier garantía por declaraciones o errores contenidos en este informe u omisiones presentes en el mismo.

Todas las estimaciones, proyecciones o predicciones que figuran en el presente informe tienen por objeto ser declaraciones de carácter prospectivo. Aunque creemos que las expectativas de dichas declaraciones prospectivas son razonables, no podemos garantizar que ninguna de ellas resulte ser correcta. Tales estimaciones están sujetas a riesgos reales conocidos y desconocidos, incertidumbres y otros factores que podrían hacer que los resultados efectivos difieran materialmente de los pronosticados. Estas declaraciones prospectivas se basan exclusivamente en los hechos a la fecha de este informe. Declinamos expresamente cualquier obligación o compromiso de actualizar o revisar cualquier declaración prospectiva contenida aquí para reflejar posibles cambios en nuestras expectativas o cambios en las circunstancias en las que dicha declaración se basa.

Ninguna parte de este material puede ser (i) copiada, fotocopiada o duplicada en forma alguna por ningún medio o (ii) redistribuida sin el consentimiento previo por escrito de Prologis.

Acerca de Prologis Research

El departamento de investigación de Prologis estudia las tendencias fundamentales y de inversión, así como las necesidades de los clientes de Prologis para ayudarles a identificar oportunidades y evitar riesgos en cuatro continentes. El equipo contribuye en el proceso de toma de decisiones de inversión y en iniciativas estratégicas a largo plazo, además de publicar libros blancos y otros informes de investigación. Prologis publica investigaciones sobre la dinámica del mercado que afecta a los negocios de los clientes de Prologis, así como sobre los problemas de la cadena de suministro mundial y sobre la evolución del sector inmobiliario y logístico. El equipo de investigación dedicado de Prologis trabaja en colaboración con todas las divisiones de las empresas para ayudar a guiar las estrategias de entrada en el mercado, expansión, adquisición y desarrollo de Prologis.

Acerca de Prologis

Prologis, Inc. es el líder mundial en inmobiliaria logística con un enfoque en mercados de alta barrera y alto crecimiento. Al 30 de diciembre de 2020, la compañía poseía o tenía inversiones, como propietaria total o a través de empresas de co-inversión, en propiedades y proyectos de desarrollo estimados a sumar aproximadamente 984 millones de pies cuadrados (91 millones de metros cuadrados) en 19 países.

Prologis arrienda modernos centros logísticos a una base variada de aproximadamente 5.500 clientes en dos categorías principales: business-to-business y retail/online.