



El alza de precios dificulta la adaptación de la inmologística de última milla a la sostenibilidad

La inmologística va a afrontar a partir de ahora, y con mayor intensidad que hasta la fecha, tres retos: el diseño técnico de los edificios, su carácter sostenible y su ubicación cerca de las ciudades sin resultar invasivos. El auge del ecommerce ha disparado la demanda por los hubs especializados en reparto y recepción de mercancías de última milla y el alza de precios de la luz pone unos cuantos interrogantes al cumplimiento con los compromisos de sostenibilidad de las empresas. Sumando las características propias de cada ciudad, como proveedor de infraestructura logística, el sector reconoce que existe aún mucho margen de mejora en el análisis de cada edificio que se ofrece.

«Tenemos que intentar construir edificios que no queden encasillados en el tiempo, pero no hacemos más que darle vueltas a cómo debería ser ese edificio de última milla: multiplanta, cross-docking, microhub... No lo tenemos nada claro»,

ha admitido el director general de Prologis en España, Cristian Oller, en el II Foro Nacional Logistics Spain Guadalajara, evento que ha analizado, entre otros, los retos del presente y del futuro que enfrenta la logística y el transporte.

«Todo el mundo tendrá que adaptar los inmuebles a la sostenibilidad, sobre todo ahora, con el alza de precios generalizada», ha advertido el director de Industrial y Logística de CBRE, Alberto Larrazábal, que admite que un aumento de costes de mercado «no logrará colocar un inmueble ni en Madrid», por mucho interés que despierte la última milla gracias al impulso del ecommerce. «O nos ponemos a ordenar los activos o esto va a ser un desastre», ha sentenciado. Actualmente, la previsión de inversión logística se sitúa en 1.600 millones de euros, según los datos proporcionados por CEOE Cepyme, organizadora del foro.

Los expertos han asegurado que aún hay mucho que estudiar para garantizar un equilibrio entre la adaptación de la inmologística de última milla con las zonas de bajas emisiones en las ciudades y la preservación de los núcleos urbanos como centros habitables en los que la contaminación no tendría cabida. «Las ciudades están para vivirlas, no para colapsarlas», ha manifestado el máximo responsable de Prologis en España. De hecho, «vamos muy por detrás de nuestros países vecinos y tenemos que acelerar en los estudios sobre la omnicanalidad y flexibilidad de los edificios porque la demanda ya está aquí», ha insistido Cristian Oller.

Un reto complicado, según el consejero delegado de Hercesa y Hi Real Estate, Juan José Cercadillo, que reconoce no tener una imagen clara a futuro. No obstante, «hay que adaptar a la población al uso del reparto basado en soluciones mucho más sostenibles porque solo la climatización de una nave ya supone un impacto brutal en carbono», ha explicado. El impacto depende únicamente de la responsabilidad de las empresas para encontrar energías renovables y luchar contra lo que el foro ha calificado como «posible apagón» si no existiera la energía necesaria en las fábricas para la producción. «La actitud de cada compañía debe identificar los elementos que hagan mejorar esta situación. Cada

año es posible encontrar soluciones que pueden ir desde eliminar camiones contaminantes y colaborar con los clientes para buscar carburantes alternativos», ha ejemplificado el director general de XPO Logistics para el Sur de Europa y Marruecos, Massimo Marsilli.

LA LOGÍSTICA ABOGA POR «DEJAR DE QUEJARSE» Y CUMPLIR CON LA PROACTIVIDAD

Coincidiendo con la publicación de los datos de empleo, la presidenta de la CEOE Cepyme, Marisol García, ha informado de que las cifras son «mejores no ya que en 2020, sino que se alinean con las que hubo en 2008, previo a la crisis». Además, ha puesto el acento en la importancia de la logística y el transporte como «solucionadores del problema de la carencia de materias primas» y ha pedido dejar de hablar del sector «como un complemento».

Por estas razones, diversos ponentes del foro organizado en Guadalajara han optado por abandonar el discurso derrotista que ha marcado sus reivindicaciones de mayores ayudas para afrontar problemas como la falta de conductores o de materias primas. «Vemos bastante psicosis con el desabastecimiento. Los productos que estarán expuestos en un mes llevan casi un año almacenados. Quejarnos no nos lleva a nada y el valor añadido a la empresa lo aporta la gran capacidad de cambios en escenarios de crisis que hemos afrontado», ha manifestado el gerente de Transportes de Hermanos García, Julián García.

Ha coincidido con este análisis el socio director de Factor 5, Santiago de Vicente, que ha apuntado al «arma competitiva» de la logística, a pesar de la subida de los precios. «El mercado nos demanda ser proactivos y prepararnos para una realidad que aún no sabemos cómo va a ser. Pero tenemos que ser capaces de gestionar todo en tiempo sea lo que sea lo que venga».