



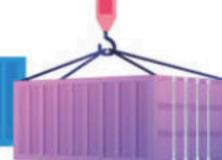
CENTROS LOGÍSTICOS:

El avance de un nuevo *boom* de desarrollo en Latinoamérica

La explosión del *ecommerce*, los mayores desafíos de la cadena de suministro y las exigentes reducciones de costos han profundizado la apuesta de grandes y pequeños *retailers* por los centros de distribución de uso propio. Una tendencia a la que, hoy, se suman jugadores ajenos a la industria del comercio, cuyas millonarias construcciones apuntan a seguir en alza.



Por Gwendolyn Ledger H.



En marzo de este año y luego de 14 meses de construcción, el conglomerado minorista chileno Falabella inauguró en el municipio colombiano de Cota, cercano a Bogotá, un desarrollo que define como su centro logístico más avanzado. La enorme nave, de US\$147 millones de inversión y 93,000 m² de superficie, ha sido equipada con la última tecnología de distribución y de manejo de inventario. Ello a fin de soportar tanto las operaciones de comercio electrónico como el suministro de las tiendas físicas del *retailer* chileno en ese país.

Falabella cuenta con este tipo de bodegas en otras urbes latinoamericanas, como su denominado centro automático, inaugurado en octubre del 2022 en el distrito limeño de Villa Salvador y otro, de más de 26,000 m², abierto en Santiago de Chile en septiembre del 2023. Y es que estas no son apuestas aisladas para el mercado latinoamericano. Desde los tres megacentros de distribución construidos por Mercado Libre en Río de Janeiro, Recife y Santiago hasta el nuevo centro de distribución desarrollado por Amazon en Ciudad de México, con más de 30,000 m², tanto gigantes del comercio como firmas de menor tamaño han decidido volcarse de lleno a la inversión en infraestructura logística para perfeccionar su despacho y ahorrar cada vez más costos. “Las inversiones en centros logísticos están bien diversificadas en términos de actores. En Chile, se puede ver actividad en esta área desde *retailers* como Falabella hasta operadores internacionales, como Amazon o AliExpress, empresas navieras, operadores logísticos locales y también nuevos entrantes, como los desarrolladores inmobiliarios que se ven atraídos por la alta demanda y la baja vacancia de este tipo de activo”, cuenta a AMÉRICA

ECONOMÍA Luis Llanos, profesor de Ingeniería Industrial en la Universidad de Chile.

Esta creciente apuesta se explica, en gran medida, por el *boom* del *ecommerce*, desencadenado tras la pandemia del Covid-19. Pero también por una mayor sofisticación de la demanda por bienes de consumo discrecional, la mayor complejidad de las cadenas logísticas y los cada vez más exigentes requerimientos de eficiencia que ha disparado la competencia y la compresión de márgenes en la industria.

Desde un punto de vista de economías de escala, contar con unidades logísticas centralizadas de uso propio le permite a las firmas generar distintas eficiencias, a diferencia de la hasta hace poco costumbre de tener bodegas chicas distribuidas por toda una ciudad o un país. “Tienes un *pooling* que permite costos más bajos, al tener todo concentrado en un solo inventario y no distribuido en varias bodegas. No sólo porque el metro cuadrado va a ser más caro [en el último caso], sino porque [para eso] deberás tener más productos para poder financiar la demanda”, afirma Christian Diez, Investigador del Centro de Estudios del Retail (CERET) de Ingeniería Industrial de la Universidad de Chile. Históricamente, esta lógica de economía de escala y centralización se había limitado sólo a la búsqueda de eficiencias en el *back office* del negocio.

Las unidades logísticas centralizadas de uso propio generan eficiencias, respecto al uso de bodegas chicas distribuidas por todo el país.

“Las inversiones están diversificadas en términos de actores. Vemos actividad desde *retailers* como Falabella hasta operadores internacionales, como Amazon o AliExpress, navieras, logísticas locales y también nuevos entrantes, como los desarrolladores inmobiliarios”.

INFRAESTRUCTURA Y TECNOLOGÍA

Desde un punto de vista económico y de gestión, las ventajas de este tipo de desarrollos logísticos han logrado alcanzar a diversas áreas. “Son instalaciones especializadas diseñadas para la recepción, almacenamiento, preparación y distribución de mercancías, con el objetivo de optimizar la eficiencia, la velocidad y la precisión en la gestión de la cadena de suministro. Suelen estar equipadas con tecnología avanzada, sistemas de automatización, herramientas de seguimiento y control, y personal capacitado para gestionar las operaciones logísticas de manera eficiente y rentable”, detalla Ulrich Reiser, *country manager* para Perú de la firma de optimización logística

de procesos empresariales STG.

Los centros logísticos que hoy crecen en la región son de diferentes tipos y finalidades. Mientras los centros de distribución almacenan mercancías y preparan los pedidos para su distribución, los centros de consolidación agrupan y combinan cargas de diferentes proveedores para reducir los costos logísticos. Los centros de *cross docking*, por su parte, transfieren de forma directa y rápida mercancías entre vehículos de entrada y salida, sin almacenamiento intermedio. Y los centros de valor añadido buscan ofrecer servicios adicionales a los antes mencionados para satisfacer las necesidades específicas de los clientes.

Para todos estos, la ubicación es clave. Porque las conoci-





Luis Llanos, profesor de Ingeniería Industrial, en la Universidad de Chile y Ulrich Reiser, *country manager* de STG para Perú.



das restricciones de tráfico en la mayoría de ciudades de la región hacen más caro y complejo operar centros de alto movimiento en áreas céntricas. Esto lo saben en Colliers, agencia de real estate que, si bien no construye centros logísticos, tiene entre sus funciones el asesorar a distintas empresas en el hallazgo de los mejores terrenos para la construcción de las denominadas bodegas tipo A o centros de almacenaje ya habilitados en capitales como Bogotá, Lima o Santiago. “Colliers recibió un mandato para asesorar en Perú a una de las empresas líderes en el rubro de alimentos y bebidas. Esta operación conlleva un contrato de arrendamiento proyectado de más de US\$43 millones sobre un área de 22,000 m² en el Parque Logístico Callao, operado por Latam Logistic Properties. Este cierre, junto con otros de gran superficie que se están negociando, podrían colocar a Lima en condición de *hub*. Ello considerando el efecto multiplicador de la nueva infraestructura aeroportuaria y el Puerto en Chancay [que se desarrolla en ese país]”, explica Daniel Reyes, *senior consultant Real Estate Strategy & Consulting* de Colliers, Perú.

Así, además del impacto en la rentabilidad y despachos de los retailers, la construcción de estos desarrollos apunta a estimular el comercio y la economía. Y también a potenciar la innovación

y la transformación digital en la región, como resalta Reiser.

EPICENTRO DEL NEARSHORING

En medio de la reciente ola de inversiones en centros de distribución, México se vislumbra hoy como el mercado más activo y atractivo para este tipo de instalaciones. El país norteamericano, actual epicentro del *nearshoring*, viene invirtiendo en centros logísticos desde hace más de 20 años, cuando se instalaron los denominados fibras (Fideicomisos de Infraestructura y Bienes Raíces).

Ahora, los fibras especializados en activos industriales están viviendo un renovado auge de los centros logísticos. Firmas como Prologis, Macquarie o Terrafina tienen en sus portafolios participación importante en inmuebles industriales que se están destinando al desarrollo de estos activos. “Definitivamente México tiene una gran ventaja geográfica, logística y de costos. Y, desde el punto de vista de los fibras, lo estamos viendo de forma generalizada; principalmente, en el noreste, en el norte, en el bajo y en el centro de México, con niveles de inversión récord”, cuenta Alejandro Garza, director de inversiones y fundador de Aztlan Capital LLC.

Los desarrollos pueden estar pensados para el consumidor final mexicano, como en el

caso de los 11 centros de Amazon, ubicados en ciudades como Monterrey, Tijuana, Guadalajara, Ciudad de México, Querétaro o Puebla. Pero también pueden estar dispuestos para la exportación hacia vecinos del norte, como Canadá y Estados Unidos. Ese es el caso del centro Amazon DXX1, que forma parte de los esfuerzos del gigante del retail por impulsar el comercio global y fomentar la digitalización de las pymes en México.

Según el portal Expansión, sólo en el 2024 México abrirá entre 10 y 15 nuevas plataformas logísticas, que repotenciarán el transporte y el almacenamiento de cargas en todo el país. Entre los protagonistas de esta creciente apuesta estarán reconocidas marcas como Uber Freight y DHL. “La rentabilidad, en el caso de los fibras mexicanos, están en niveles del 15%. Entonces, vemos una oportunidad desde el punto de vista de inversión, que lo hace relativamente más atractivo. Y mucho de esto tiene que ver con centros logísticos. Es un área de interés, por ejemplo, para firmas estadounidenses como PepsiCo, que está invirtiendo US\$204,000 en dos nuevos centros de distribución logística: uno en Puebla y otro en Ciudad Obregón”, indica Garza. Del lado de empresas especializadas en la parte logística, Garza destaca a Proximity Parks, un fondo de capital privado inmobiliario que se ha dedicado a gestionar parques industriales de logística de última milla, en el

centro y norte de México.

Los bajos precios vistos en la pandemia, sin embargo, ya quedaron atrás. Los precios de salida en arrendamiento de inmuebles industriales van al alza, oscilando entre US\$4.3 y US\$7.3 por m² mensual, a diciembre de 2023, dependiendo del área. “Hay más de 900,000 m² en construcción, principalmente en el submercado de Cuautitlán-Tultitlán-Tepetzotlán, [...] y existen más de 3.8 millones de m² en inmuebles que aún no han iniciado construcción. Se prevé su incorporación en los siguientes tres años”, precisa Flavio Gómez Aranzubia, Gerente Nacional de Inteligencia de Mercado de Colliers México.

¿Cuántos años más podría durar esta creciente inversión en infraestructura logística? Para Garza, aunque existan ciertos problemas en la oferta de energía e infraestructura, en México sólo podría detenerla una crisis económica. Mientras que, a nivel continental, aún persisten grandes diferencias entre países por las características de su industria, de su geografía, de la sofisticación de su demanda y de otras variables. “Colombia tiene una logística compleja y muy determinada por su geografía. En tanto, Brasil es muy grande y se pueden distinguir tres zonas con retos diferentes. Perú está un poco más atrás, mientras que Chile y México son posiblemente los mercados donde la industria sea más sofisticada”, concluye Llanos. 

En México hay más de 900,000 m² en construcción de parques logísticos, principalmente en el submercado de Cuautitlán-Tultitlán-Tepetzotlán, y más de 3.8 millones de m² que aún no han iniciado construcción, según Colliers.