

! Los transportistas de arte de Sotheby's protestan

Los profesionales de transporte de la casa de subastas de arte Sotheby's han iniciado un conjunto de protestas para mostrar su malestar por el cambio de condiciones laborales que plantea la compañía.



? El atractivo de la dotación de infraestructuras

¿Qué comunidad autónoma es la que cuenta con una mejor dotación de infraestructuras para los empresarios, según un reciente estudio elaborado por la Fundación de las Cajas de Ahorro (Funcas)?

! Experiencia logística 'made in Navarra' para Timor

El experto navarro en transporte y logística Antonio Carabante se ha hecho cargo de la organización logística de la Cruz Roja, organización con la que colabora desde hace años, en Timor Oriental-Leste.

TRIBUNA

¿Veremos la luz al final del túnel?

Ed Weenk
Consultor logístico
y profesor de Eada



Rafael Sambola
Profesor de Finanzas
de Eada



■ Leemos en *El Vigía* del pasado 16 de enero que *Los inversores apuestan por el suelo logístico gracias a su alta rentabilidad*. Y nos preguntamos seguidamente, ¿es buena o mala noticia para el sector? A primera vista parece una tendencia muy positiva porque, tal y como se explica en el artículo, los inversores institucionales se interesan por comprar suelo logístico dada la alta rentabilidad que se obtiene con estas operaciones. Pero la información tiene una doble lectura.

Deducimos que, por lo menos, los inversores pueden ganar algo respecto a otras inversiones alter-

Una rentabilidad del 8% no está nada mal, pero ¿quién es ese vendedor de suelo logístico y cómo va a reutilizar el 'cash' obtenido?

nativas, como por ejemplo las inversiones inmobiliarias en viviendas u oficinas. Y es cierto, una rentabilidad de un 8% no está nada mal, sobre todo en estos tiempos que corren. Además, dice el artículo, que para el vendedor "se trata de una forma de obtener la liquidez que las entidades bancarias no pueden ofrecer". Así que para el vendedor también es bueno porque con la transacción obtiene *cash* que de otra manera no le habría sido posible conseguir.

EL PERFIL DEL VENDEDOR

Pero, ¿quién es ese vendedor y cómo va a utilizar el *cash*? Si es un promotor profesional dedicado al sector industrial dependerá de su situación económica. Puede reinvertirlo en nuevos proyectos inmo- logísticos o bien, pagar otras deudas contraídas con el tiempo.

Supongamos, de momento, que se trata de una empresa con una estructura financiera saneada. En esa situación, la inversión le permitirá desarrollar nuevos proyectos y eso de entrada es bueno. Generará empleo directo en la construcción o indirecto, por la relación con-



ARCHIVO

tractual del comprador con nuevas empresas proveedoras.

Si el vendedor no es un profesional del sector inmo- logístico –por ejemplo una empresa logística o cargadora que tiene una nave en propiedad– le permitirá igualmente obtener liquidez para mantener sus actividades empresariales vivas o reinvertir en su negocio, con efectos directos e indirectos sobre el empleo en España.

Parece, entonces, que se trata de una buena noticia, pero el artículo también hablaba de "activos seguros", refiriéndose al suelo logístico. Seguro que existe mucho suelo logístico que entraría en esta definición: con buena situación y buen equipamiento. Pero, ¿qué porcentaje de suelo español quedaría fuera de esta definición? El que está obsoleto, alejado de los núcleos urbanos y no está tan bien equipado. Probablemente, una parte importante del total. Pero a esto le añadimos los parques logísticos fantasma de los que hemos hablado en otras ocasiones, y que, con la nueva tendencia, probablemente continuarán siendo igual de fantasmas. ¿A quién

le puede interesar comprar un parque logístico sin ninguna actividad empresarial?

¿NEGOCIO PARA LOS PROMOTORES?

Desde la óptica española, ¿de qué nos sirve aquí esa liquidez obtenida por parte de los vendedores? En el caso de empresas logísticas o cargadoras parece claro, ya que

Muchos promotores son multinacionales y están dispuestos a invertir en proyectos con bajo riesgo y elevada rentabilidad

puede mejorar la viabilidad de la compañía y lógicamente esto es positivo. En el caso de los promotores inmo- logísticos ya no estamos tan convencidos de que esto sea así. Como hemos comentado en algunas ocasiones –la tribuna de *El Vigía* del 14 de noviembre 2011– en estos momentos el foco de los mercados inmo- logísticos parece estar en otros países con perspectivas

más positivas. Muchos de estos promotores son multinacionales y están dispuestos a invertir lo obtenido en proyectos con bajo riesgo y elevada rentabilidad, pero no necesariamente deberían ser proyectos españoles. Además, no tendrían por qué contratar a constructores españoles en los sitios donde van a desarrollar sus nuevos proyectos. Es muy probable que ese dinero simplemente vaya a otro sitio sin beneficio local aquí.

El porcentaje de rentabilidad que se nombra en el artículo, un 8%, llama la atención. Nos encontramos en medio de una situación en la que muchos gobiernos están intentando refinanciar sus deudas en el mercado. Pero en nuestro caso, en el caso español, un porcentaje tan elevado como es el 8% puede percibirse como algo con elevado riesgo. Evidentemente, una empresa no es un gobierno, pero algo parecido tiene que haber en el caso de las empresas vendiendo su suelo logístico para obtener liquidez. Parece coherente realizar esta operación, pero no sin antes asegurarnos de que existe via-

bilidad para tal operación, es decir que la empresa obtiene el suficiente *cash flow* para poder pagar el alquiler durante el transcurso que dure la operación.

Lo positivo es que posiblemente generará financiación para empresas que disponen de un espacio inmo- logístico en propiedad, aspecto clave en estos momentos de contrac-

¿Qué porcentaje de suelo español no es un 'activo seguro'? Probablemente se trata de una parte importante del total

ción del crédito. Sin embargo, este hecho nos deja una gran incógnita a resolver e incluso puede suponer un punto de peligro para el sector logístico. ¿Realmente se trata de una solución que podrá dar un impulso positivo al sector logístico en su conjunto? O ¿es sobre todo una operación especulativa de la que se beneficiaría algún que otro inversor? ■