

Transporte

El periódico del transporte y la logística en España

XXI



INMOLOGÍSTICA

Mercado logístico | Europa

CRECIMIENTO, A PESAR DE TODO

La inversión en el mercado logístico creció un 3% en Europa en 2019, una fortaleza que ayudará a mantener niveles aceptables este año, marcado por la crisis del coronavirus

La inversión industrial y logística europea en 2019 experimentó un crecimiento de un 3 por ciento respecto a 2018, alcanzando un total de 38.300 millones. Es un crecimiento discreto, pero hay que ponerlo en el contexto del ejercicio previo, cuando el resultado fue de una contracción del 11 por ciento. El sector inmobiliario de la logística sigue mostrando una buena cara a pesar de la escasez de oferta de algunos tipos de productos en varios mercados. Esto ha llevado a que algunos emplazamientos hayan alcanzado mínimos históricos en la rentabilidad en puntos básicos. La misma situación se ha observado en las rentas *prime* y rentabilidades *prime*, en las que algunas ciudades alemanas y francesas, en general, han acusado mayores descensos. Según el analista inmobiliario BNP Paribas Real Estate, a pesar del entorno actual de bajo crecimiento

económico e, incluso, a la baja, seguir invirtiendo en un sector donde la demanda tiene al *ecommerce* como su principal impulsor, sigue siendo atractivo. No en vano, el comercio *online* mantiene un crecimiento anual de dos dígitos. Hay que tener en cuenta que el negocio logístico, en general, es más alentador que otros sectores inmobiliarios. Aunque el escenario actual sea de incertidumbre y volatilidad, muchos operadores logísticos han incrementado su actividad, incluso en plena pandemia, lo que va a marcar un cambio estructural del mercado. Operadores de comercio electrónico y de actividades y productos esenciales se han visto obligados a demandar espacios adicionales para satisfacer la demanda. Esta situación ha favorecido a otros sectores del consumo (parafarmacia, alimentación, higiene...) que, muy posiblemente, cambiarán

MERCADO LOGÍSTICO EUROPEO. INVERSIÓN POR PAÍS

PAÍS	INVERSIONES		
	2019	2018	%19/18
Reino Unido	8.820	10.330	-14,6%
Alemania	7.530	7.200	+4,6%
Francia	6.320	3.520	+79,5%
Holanda	3.380	4.580	-26,2%
Suecia	3.060	1.860	+64,5%
España	1.850	1.320	+40,2%
Polonia	1.430	1.940	-26,3%
Italia	1.430	960	+49,0%
Noruega	990	1.840	-46,2%
Austria	480	120	+300,0%
Finlandia	440	490	-10,2%
República Checa	370	570	-35,1%
Irlanda	290	120	+141,7%
Bélgica	210	250	-16,0%
Rumanía	120	60	+100,0%
Portugal	70	140	-50,0%
Otros países europeos	1.500	2.010	-25,4%
Total Europa	38.290	37.310	+2,6%

Datos en millones de euros. Fuente: BNP Paribas Real Estate. Elaboración: TXXI.

sus criterios logísticos y de almacenamiento. En España, el negocio industrial y logístico tuvo en 2019 un importante crecimiento de la inversión, lo que viene a confirmar que se ha asentado un mercado

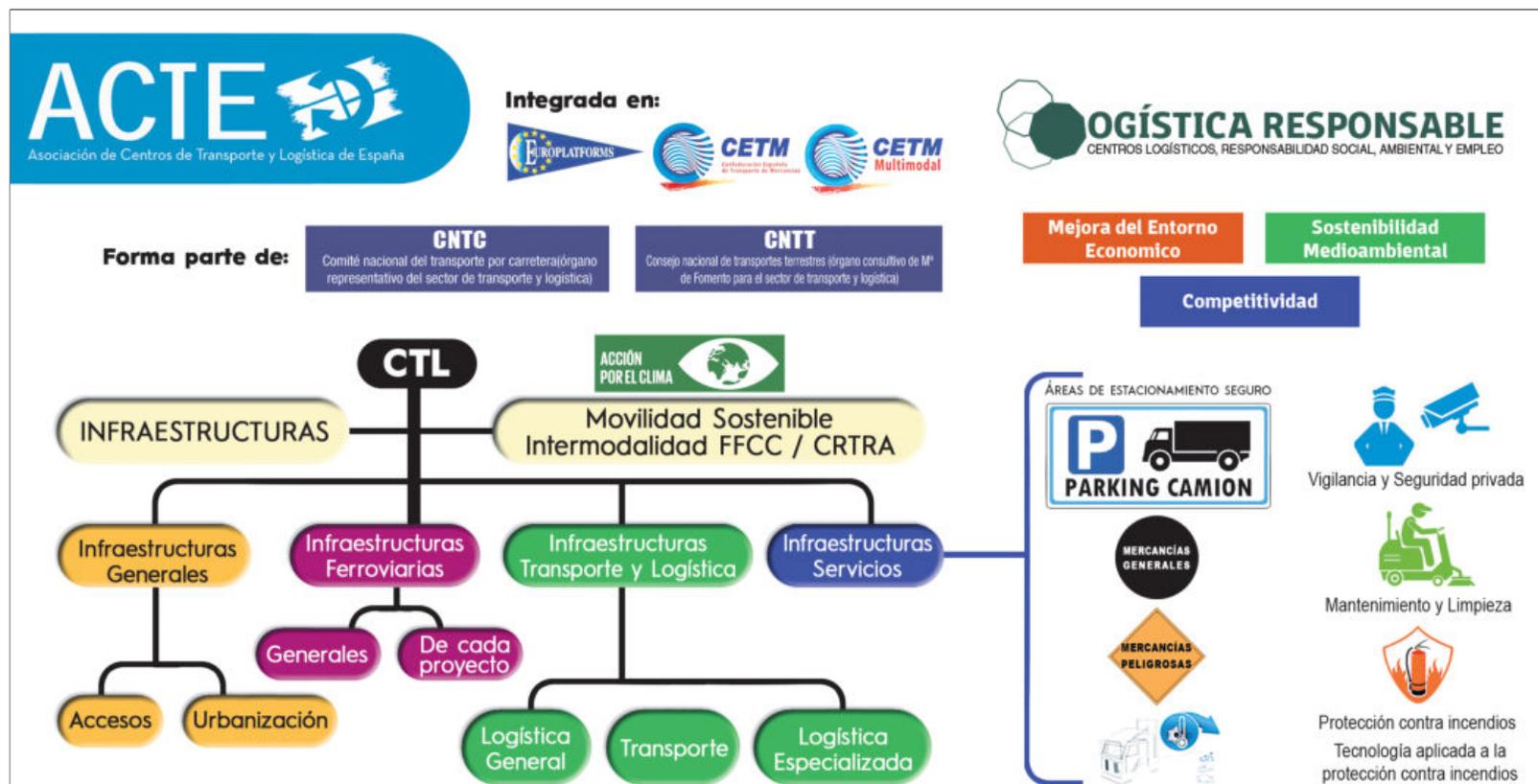
de ocupación sólido en consonancia con la demanda de activos logísticos. El informe de la consultora internacional destaca, además, que el mercado español sigue creciendo, aunque a un ritmo más lento,

UN MERCADO AL ALZA

Señales de agotamiento. 2019 marcó el año de la desaceleración, aunque con un crecimiento moderado y una demanda fuerte impulsada por la tendencia robusta y al alza del "online".

Falta de oferta. La demanda supera la oferta, que es insuficiente incluso con el gran número de nuevos proyectos en Europa.

Sube la renta. Los alquileres aumentaron por segundo año. En concreto, un 4,5 por ciento en 23 ciudades europeas durante el pasado ejercicio.



INMOLOGÍSTICA

después de cinco años de “vigorosa actividad”. El mercado de ocupación español ha tenido un buen comportamiento, sobre todo en ciudades y ubicaciones cercanas a las grandes ciudades. Barcelona y Valencia han destacado por el impulso de grandes transacciones logísticas; mientras que Madrid ha destacado por operaciones más pequeñas en los alrededores de la capital, para facilitar los propósitos logísticos de la “última milla”, señala el informe.

La disponibilidad de inmuebles logísticos es bastante escasa en Barcelona y Valencia y ambas muestran una tasa de vacantes del 3 por ciento. Algo más relajado se encuentra el mercado madrileño, gracias varios proyectos logísticos en desarrollo. En el caso de Madrid la tasa de instalaciones vacías alcanza el 5,6 por ciento. Para el ejercicio 2020, se anticipa un mercado más lento que el de 2019 y con volúmenes de inversión más moderados. BNP Paribas Real State mantiene que la inversión volverá a los niveles de 2019 en el año 2021.

MERCADO DE ALQUILER DE ALMACENES EN EUROPA. AÑO 2019

Rentas en €/m²/año

- > 90€
- 70 - 89€
- 50 - 69€
- < 50€



Año 2019. Naves de más de 5.000 m². Coste del alquiler anual por m². Fuente: BNP Paribas Real Estate. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Bilbao PORT

Bilbao Portuko Agintaritza | Autoridad Portuaria de Bilbao

EPD® EMAS

Estar más cerca, llegar más lejos

Nos acercamos a las empresas para buscar soluciones que mejoren su competitividad. Un puerto conectado con más de 900 puertos del mundo.

comercial@bilbaoport.eus | Tel. 944 871 200

Mercado logístico | España

EL COVID LLEGA A LA LOGÍSTICA

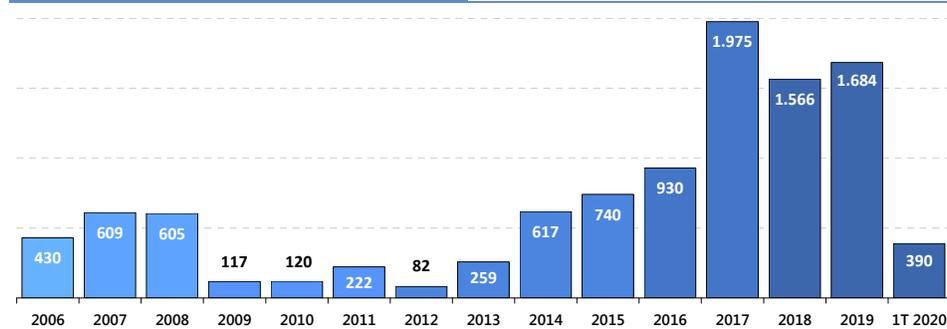
Pese al buen arranque de año, de la mano del *ecommerce*, analistas vaticinan un descenso del 30% en la inversión inmologística este año

El 'boom' del *ecommerce*, que se ha disparado en plena pandemia, sigue animando la inversión logística en el mercado español, si bien la actual crisis sanitaria puede echar por tierra las previsiones de crecimiento. Y es que, pese al buen arranque de año, la consultora CBRE, especializada en el sector inmobiliario, prevé un descenso del 30 por ciento en la inversión de activos logísticos en España al cierre de 2020, como consecuencia del impacto del Covid-19.

Así lo avanzó el pasado mes de junio Alberto Larrzábal, director nacional de Industria & Logística de CBRE España, en el marco de la presentación de la hoja de ruta 'Back2theFuture', elaborada por la consultora con recomendaciones para la adaptación de los centros logísticos a la 'nueva normalidad'.

En la misma línea se pronunció Lola Martínez-Brioso, directora de Research

VOLUMEN DE INVERSIÓN LOGÍSTICA EN ESPAÑA



Datos en millones de euros. Fuente: CBRE Research. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

de CBRE España. "Es prácticamente seguro que las previsiones de volúmenes de inversión realizadas a principios de año no se cumplirán, debido a que la elevada incertidumbre ralentizará la actividad", advirtió. Así las cosas, las previsiones manejadas por la firma apuntan a un desembolso económico próximo a los 1.000 millones de euros este año, frente a los más de 1.600 millones del ejercicio anterior, según

**ARRANQUE DE 2020:
SE DISPARA LA
INVERSIÓN Y CAE LA
CONTRATACIÓN
LOGÍSTICA**

CBRE, que se convirtió en el segundo mejor registro desde 2003.

De momento, el inicio de 2020 se caracterizó por un significativo avance de la inversión y una caída de las contrataciones. Según datos facilitados por CBRE, la inversión en el primer trimestre del año en el mercado inmologístico español, incluyendo Valencia, Zaragoza y Sevilla, además de los dos principales focos del país, zona

centro y Cataluña, alcanzó los cerca de 390 millones. Un registro que supone algo más del doble que en el mismo período de 2019.

En esta cifra tiene un peso importante la compra de activos de Mercury y Koning, que ha supuesto el 62 por ciento del desembolso total, según CBRE. También destaca la compra de Barings de cuatro naves en Algete (Madrid) por 42,8 millones y la adquisición por parte de Exeter Property Group de una instalación de 9.760 metros cuadrados en el Pla de Santa María (Tarragona).

Por el contrario, la evolución de la contratación logística durante el primer trimestre de 2020 muestra un descenso del 38 por ciento, con un volumen de 288.000 metros cuadrados.

La mayor parte de las operaciones se localizaron en la zona centro. En concreto, 129.000 metros cuadrados contratados, un 75 por ciento más que en el primer trimestre de 2019.

Las transacciones correspondieron principalmente a ampliaciones de superficie, a excepción de una reubicación. El área de distribución regional, según recoge el informe de CBRE, fue la que alcanzó la mayor contratación, con 85.000 metros cuadrados, debido a una operación de gran volumen (75.000 metros cua-



CIMALSA
Logística i mobilitat

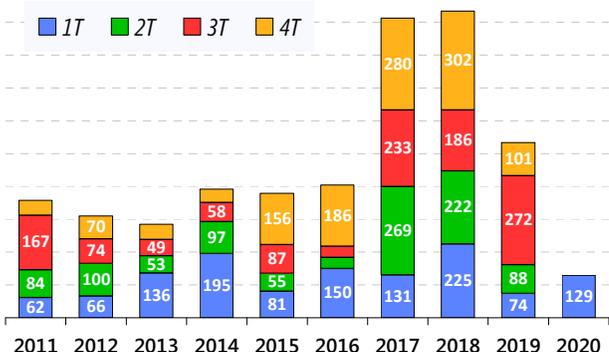
La red multimodal y logística de
CATALUÑA

Gestionamos infraestructuras logísticas y de movilidad para dinamizar la economía con criterios de sostenibilidad. Siempre al servicio de las personas y de las empresas.

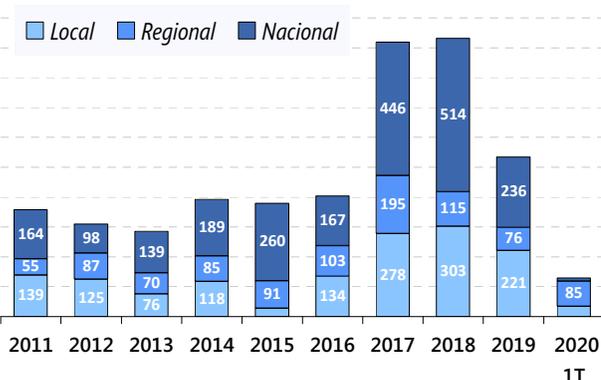
INMOLOGÍSTICA

MERCADO LOGÍSTICO ZONA CENTRO

▶ CONTRATACIÓN POR TRIMESTRE

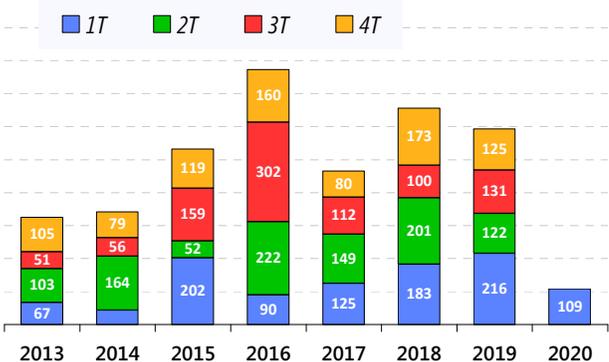


▶ CONTRATACIÓN POR ÁREA DE DISTRIBUCIÓN

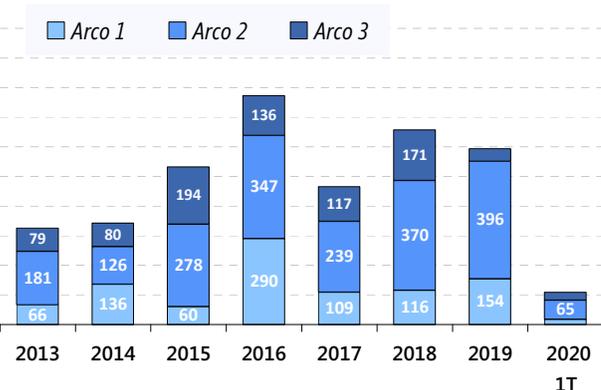


MERCADO LOGÍSTICO CATALUÑA

▶ CONTRATACIÓN POR TRIMESTRE



▶ CONTRATACIÓN POR ARCO



Datos en miles de metros cuadrados. Fuente: CBRE Research. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

drados), relacionada con el *e-commerce*. Entre las principales operaciones en la zona centro, destacó la ampliación de 75.000 metros cuadrados por un operador

de comercio electrónico en Alcalá de Henares, así como el alquiler por parte de la empresa Liqui-Box de una nave de 13.300 metros cuadrados en Vicálvaro.

Cataluña, por su parte, alcanzó una compraventa de 108.900 metros cuadrados, lo que supone una caída del 50 por ciento, si bien los alquileres de Decathlon

(96.000 metros cuadrados) y DSV (46.000 metros cuadrados), abarcaban las dos terceras partes de la cifra total. Sin ambas operaciones, la contratación superaría a la del primer trimestre de 2019 en torno a un 48 por ciento. Además, el segundo arco fue el que registró la mayor parte de la actividad con 64.700 metros cuadrados. En cuanto a las principales transacciones realizadas en esta zona destacó la ampliación por parte de ID Logistics de 20.000 metros cuadrados en Vila-Rodonda y la ampliación de 7.250 metros cuadrados por parte de la transitaria Kuehne + Nagel en Sant Esteve Sesrovires. Por último, el resto de plazas registraron discretos niveles de actividad. Valencia sigue a la cabeza con 27.400 metros cuadrados registrados. Por su parte, Sevilla y Zaragoza alcanzaron los 18.450 metros cuadrados y 4.250 metros cuadrados, respectivamente. Entre las principales operaciones destacaron una nave de autopromoción de 17.000 metros cuadrados para Hefame en Ribarroja (Valencia), el alquiler de una nave de 5.750 metros cuadrados por Alpha en Dos Hermanas (Sevilla) y el arrendamiento por parte de Bancale de una nave de 3.000 metros cuadrados en Plaza (Zaragoza).

Nasuvinsa
Navarra de Suelo y Vivienda, S.A.

Gobierno de Navarra  Nafarroako Gobernua

www.nasuvinsa.es

Área Ventas Industrial • Telf. +34 848 420 384 • +34 848 420 600 • ventas@nasuvinsa.es

NAVARRA

Venta de suelo logístico e industrial
OFERTA ESPECIAL para el sector logístico

CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA

EJE DEL EBRO, corazón del sector agroalimentario de Navarra

EJE PAMPLONA-LOGROÑO

EJE NORTE



Encuesta | Perspectivas de evolución del mercado inmoelogístico

“EL ‘ONLINE’ IMPULSARÁ LA DEMANDA DE NAVES LOGÍSTICAS DE ÚLTIMA MILLA”

Expertos y analistas coinciden al apuntar un avance del mercado inmoelogístico debido al previsible “aumento de *stock* de mercancías para evitar roturas en la cadena de suministro” ante una crisis como la actual y apuestan por los proyectos ‘llave en mano’

- 1 ¿De qué manera ha impactado la crisis del coronavirus en el mercado inmobiliario logístico en España?
- 2 ¿El fuerte incremento de volúmenes en el mercado del comercio electrónico durante la pandemia impulsará aún más la demanda de naves logísticas en el ámbito de la última milla?
- 3 ¿La situación actual del mercado provocará que vuelva a primar la inversión en naves logísticas bajo la fórmula de llave en mano frente a la inversión a riesgo?
- 4 Expertos apuntan que, sobre todo, la cadena de suministro de productos de primera necesidad apostará por una mayor capacidad de almacenaje logístico de proximidad frente al flujo tenso. ¿Permitirá esto acelerar la reactivación del mercado inmoelogístico durante la denominada ‘nueva normalidad’?

DAVID ALCÁZAR

1 La pandemia ha originado una situación internacional sin precedentes, provocando una crisis económica global. Según datos de la OCDE, se estima una reducción del PIB español del 11 por ciento, sin contemplar el escenario de un posible rebrote en octubre. Ahora bien, la crisis no ha afectado a todos los sectores por igual y las industrias de primera necesidad alimentación y sanidad, así como las tecnológicas, se han visto beneficiadas y como consecuencia el sector inmoelogístico también ha resistido a la crisis, debido principalmente a dos factores: en primer lugar al aumento de la demanda de espacio logístico de baja duración, focalizado en naves ya existentes, para dar respuesta a las necesidades de abastecimiento y en segundo lugar, al incremento del *ecommerce*, pero toda-

vía es pronto para valorar las consecuencias a largo plazo. El *ecommerce* ya era el principal impulsor de crecimiento del sector inmoelogístico antes de la pandemia y esta ha acelerado su evolución de forma exponencial. Los consumidores han adoptado nuevos hábitos de consumo, ante la situación de confinamiento y como medida de seguridad sanitaria, incrementando sus compras *online* no solo a nivel de volumen sino también de diversificación, incluyendo productos que hasta el momento solo adquirían en el canal *offline*. Esta intensificación de la demanda *online* en un plazo de tiempo tan corto ha cogido por sorpresa a muchas empresas que no estaban preparadas estructuralmente para dar respuesta y han tenido que plantearse sustanciales cambios empresariales y organizativos en la cadena de suministro y logística a

corto y medio plazo, precipitando o intensificando su adaptación a la transformación digital. Este hecho ha originado una mayor demanda de espacio logístico en la primera corona de las principales ciudades y en las propias urbes.

2 El aumento del consumo del comercio electrónico y la situación de la pandemia han acentuado la necesidad de las empresas de focalizarse en la garantía de aprovisionamiento y mayor capacidad de almacenaje, basado en la proximidad y en la orientación de sus servicios a la omnicanalidad. Su objetivo es distribuir sus productos en el menor plazo de tiempo posible, de forma sostenible y eficiente. Estas necesidades se traducen en un incremento en la demanda de plataformas de última milla, pero también de logística inversa, *cross-docking* y frigoríficas en ubicacio-

nes muy próximas a las principales ciudades o en los propios núcleos urbanos.

3 Si bien es cierto que ambas inversiones han estado conviviendo hasta el momento, la pandemia está influyendo en un incremento de las inversiones llave en mano, puesto que suponen una mayor garantía y responden a la demanda de los clientes que requieren mayor flexibilidad para adecuar los espacios a sus necesidades logísticas y tecnológicas específicas.

4 Sí, sin duda, como decía en la segunda respuesta, es una de las tendencias del sector, que a raíz de la pandemia se ha intensificado.

PABLO ALDAY

1 Cuando estalló la crisis, las operaciones se ralentizaron. Pero tras el parón obligatorio, el sector comenzó a recuperarse de manera rápida y la demanda de metros cuadrados de uso logístico ha ido aumentando. Consultoras y expertos pronostican que el sector inmoelogístico va a salir fortalecido de la crisis. Y no hay que olvidar que viene una demanda de otro tipo de naves que satisfagan las nuevas necesidades operativas y de seguridad derivadas de esta situación.

2 Hay un consenso generalizado de que gran parte del crecimiento del *ecommerce* es ya sistémico. Además, no se sabe cuándo y cómo la gente volverá a las

DAVID ALCÁZAR
DIRECTOR GENERAL
SEGRO ESPAÑA



“LA PANDEMIA ESTÁ INFLUYENDO EN UN INCREMENTO DE LAS INVERSIONES LLAVE EN MANO”

PABLO ALDAY
TÉCNICO DE LOGÍSTICA
PROYECTO VIAL

“HA QUEDADO MÁS QUE DEMOSTRADO QUE ANTE UNA CRISIS ASÍ, LAS ROTURAS DE ‘STOCK’ SON UNA GRAN AMENAZA”

tiendas, por lo que gran parte del consumo se va a quedar en el canal *online*, que necesita naves de última milla para llegar a los usuarios finales de forma rápida y sostenible.

3 Todo indica que gran parte de las empresas que implanten una instalación logística van a preferir hacerlo a medida, cumpliendo los nuevos estándares de seguridad y adaptándolos al máximo a sus modelos operativos.

4 Ha quedado más que demostrado que ante una crisis así, las roturas de *stock* son una gran amenaza. Antes, el objetivo era el *just in time*, pero esta situación ha llevado a que todos se replanteen esta política. Si aumenta el *stock*, se van a necesitar más almacenes y plataformas logísticas, lo que reactivará el mercado inmoelogístico. Sin embargo, estos cambios estructurales llevan su tiempo.

LUIS LÁZARO

1 El sector inmoelogístico se ha comportado mejor que otros mercados inmobiliarios, debido a la esencialidad del abastecimiento de alimentos, productos sanitarios y/o farmacéuticos, así como de otros muchos bienes. Los *retailers* y sus operadores han sabido adaptarse ágilmente para poder seguir ofreciendo sus productos o servicios a pesar de que la actividad comercial física estaba prácticamente paralizada, lo que ha llevado a un aumento significativo del *ecommerce* para cubrir la demanda existente.

2 Dado el auge del comercio electrónico durante esta pandemia, en el sector logístico la actividad ha aumentado y se ha requerido, incluso, de una inmediatez aún mayor. Esto implica que los operadores logísticos quieren estar más cerca de los núcleos urbanos para entregas rápidas al cliente final, por lo que la demanda de espacios o naves logísticas de última milla va a crecer en un futuro inmediato. Es una tendencia que ya estaba presente, pero que se acelerará como consecuencia de esta crisis.

3 Convivirán ambas estrategias de inversión, si bien, como sucedía antes de la pandemia, seguirá habiendo algo más de predilección por las operaciones llave en mano de cara a cubrir plenamente los requisitos específicos que están demandando algunos operadores. No obstante, es bueno mencionar que la mayoría de los proyectos desarrollados a riesgo se han aquilado.

4 Claramente. A pesar de que la gestión del *stock* y la rotación de productos es uno de los aspectos importantes en la rentabilidad de los *retailers*, sí que habrá un aumento de las necesidades de almacenaje de estos productos de cara a posibles rebrotes/roturas de la cadena de suministro, lo que ayudará a la demanda de espacios logísticos.

JUAN JOSÉ VERA

1 Es pronto para sacar conclusiones fiables, pero lo que sí ha demostrado esta crisis es que los activos mejor preparados, modernos y optimizados han soportado mejor el estrés al que ha sido sometida la cadena de suministro y distribución. Otro punto importante relacionado con la parte inmobiliaria de la logística es que ante crisis como esta el tener un *stock* de producto muy ajustado puede ocasionar problemas de abastecimiento.

2 Definitivamente sí y también consideramos que se verán reforzadas las naves XXL, al necesitar aumentar los volúmenes de *stock*. Los estudios hablan de que por cada un uno por ciento de incremento de la venta *online* se necesitan alrededor de un millón de metros cuadrados de almacenes y centros de distribución. Todavía no hay cifras oficiales, pero las estimaciones hablan de un avance de cinco años en la digitalización y venta *online* en España durante el confinamiento. Si el *ecommerce* era una realidad, esta situación ha supuesto su consolidación.

3 Sí, todos los procesos van encaminados a aumentar la automatización de las naves. Las operati-

LUIS LÁZARO DIR. GRAL. LOGÍSTICA MERLIN PROPERTIES



“LA DEMANDA DE ESPACIOS O NAVES LOGÍSTICAS DE ÚLTIMA MILLA VA A CRECER EN UN FUTURO INMEDIATO”

JUAN JOSÉ VERA VPTE. OPERACIONES MONTEPINO



“UN STOCK DEMASIADO AJUSTADO NO SOPORTA SITUACIONES DE ESTRÉS COMO LA VIVIDA”

vas logísticas estándar van perdiendo volumen frente a la especialización, que implica automatización. Y esta solo puede ser bajo la fórmula llave en mano, por la especificidad de cada instalación y por el largo periodo de amortización.

4 Sí, además estamos viendo un aumento en los *stock* mínimos de las compañías. Un *stock* demasiado ajustado no soporta situaciones de estrés como la vivida, es un tema de debate y reflexión fundamentalmente en la parte de los operadores logísticos y sus clientes finales. Esta situación que hemos vivido seguro que supone un cambio en este sentido, que tendrá una repercusión en la parte inmobiliaria.

ALBERTO LARRAZÁBAL

1 Muchas de las operaciones que se encontraban avanzadas previas al Covid-19 continúan su curso. Otras, se han pospuesto hasta pasado el periodo estival y con mucha cautela hasta ver cómo va avanzando la situación, al igual que se percibe un descenso de nueva demanda que se encuentra en un estado de “wait and see”. Aun así, se puede decir que el sector logístico es uno de los menos afectados frente a otros sectores inmobiliarios. Sectores como *ecommerce*, alimentación, farmacéutico/sanitario, tecnología y deportes están sufriendo menos, debido a una mayor demanda, y están contratando mano de obra adicional y ocupando nuevos espacios de forma temporal.

2 El auge del *ecommerce*, que sin duda continuará en los próximos años, provocará un aumento de las naves de última milla, así como también la inversión en este tipo de activos que ya venían siendo atractivos para los inversores.

3 En los próximos meses, debido a la incertidumbre y a la falta de financiación, se espera que la actividad venga por parte de inversores *core* sin necesidad de financiación, y operaciones relacionadas con ingresos largos y seguros como *Sale & Leaseback* o proyectos

Built to Suit, además de operaciones vinculadas con activos ocupados por inquilinos asociados a *ecommerce* y alimentación, que podrían salir fortalecidos de la situación actual. Además, será igualmente interesante, la inversión en activos de almacenamiento en frío, debido al aumento de la compra de alimentación a través del canal *online*. Muchos de estos activos en España, hoy por hoy, se presentan bajo la fórmula de llave en mano.

4 Además de la demanda de naves logísticas en el ámbito de la última milla, que aumentará como consecuencia del *ecommerce*, habrá una necesidad de aumentar la capacidad de almacenaje por parte de sectores como el farmacéutico/sanitario y el textil, que se han visto en la necesidad de alquilar espacios temporales para almacenar el exceso de *stock* de mercancías a las que no podían dar salida dada la situación provocada por el Covid. Todo ello se traducirá no solo en un aumento de naves logísticas de proximidad con mayor capacidad de almacenaje, sino también en naves XXL en zonas más alejadas de las ciudades y cada vez más automatizadas.

CRISTIAN OLLER

1 El Covid-19 ha tenido un impacto desigual en el sector inmoelogístico. Hay sectores, como el *ecommerce*, que han tirado del carro y van a seguir creciendo. Es probable que la débil recuperación económica tenga un impacto en la demanda inmoelogística, con una moderación de nuevos centros logísticos. En España, no obstante, contamos con una baza que no deberíamos olvidar. La penetración del *ecommerce* es baja, si la comparamos con nuestros vecinos europeos. Por este motivo, el margen de crecimiento es mayor a corto y largo plazo, lo que puede ayudar a impulsar el nivel de inversión durante los próximos meses.

2 El *ecommerce* seguirá siendo una pieza fundamental para las compañías

(continúa en la página 8)

Encuesta | Perspectivas de evolución del mercado inmo-logístico

(viene de la página 7)

inmo-logísticas durante mucho tiempo. Las empresas se están adaptando a un mayor volumen de negocio del comercio electrónico, así como a mayores niveles de *stock*, que provocará una demanda adicional. Por tanto, es más importante que nunca proporcionar naves logísticas en el ámbito de última milla.

3 Los clientes de diferentes sectores tuvieron una necesidad de espacio a corto plazo, con un gran incremento de demanda por parte de aquellas compañías logísticas especializadas en *ecommerce*. A medida que se levanten las restricciones, la construcción retomará sus actividades paulatinamente. En España, por ejemplo, hay una nueva gran cartera de metros cuadrados logísticos que estarán disponibles a principios de 2021 y serán absorbidos más pronto que tarde. Esto, en definitiva, equilibrará el desarrollo de nuevos proyectos especulativos. La percepción de un aumento de riesgo en los alquileres ha provocado que muchos propietarios hayan aparcado los proyectos especulativos, incluso aquellos en fase de pre-construcción. Con respecto a las cadenas de suministro, necesitarán reconfigurarse y readaptarse a mayores volúmenes de *ecommerce* y *stock*. Los proyectos especulativos en desarrollo serán absorbidos y las nuevas construcciones estarán más enfocadas al llave en mano.

4 Este es uno de los factores que muy probablemente ayude a la reactivación del mercado. Los segmentos de alimentación, sanidad, productos de consumo y comercio minorista diversificado están llamados a seguir aprovechando el impulso del comercio electrónico y/o la reevaluación de *stocks* durante la "nueva normalidad". Por ello, creemos que van a tener un rendimiento muy destacado durante el proceso de recuperación.

ALFONSO MARTÍNEZ

1 Como en cualquier otro sector. No obstante, creo

ALBERTO LARRAZÁBAL DIR. NACIONAL INDUSTRIAL Y LOGÍSTICA CBRE ESPAÑA



"EL SECTOR LOGÍSTICO ES UNO DE LOS MENOS AFECTADOS FRENTE A OTROS SECTORES INMOBILIARIOS"

CRISTIAN OLLER COUNTRY MANAGER PROLOGIS ESPAÑA



"EL ECOMMERCE VA A SEGUIR SIENDO UNA PIEZA FUNDAMENTAL PARA LAS COMPAÑÍAS INMOLOGÍSTICAS"

que las consecuencias se verán en el último cuatrimestre de este año y primero del próximo con una bajada de la demanda.

2 Aunque es verdad que se han impulsado las operaciones de *ecommerce*, los consumidores volverán a comprar de forma tradicional. La demanda existía antes y seguirá existiendo, quizás se acelere algo.

3 Los proyectos serán solo llave en mano, nadie se arriesgará a construir de no tener un cliente detrás.

4 No estoy de acuerdo. Es difícil predecir el futuro. Ahora, no veo ese cambio.

FÁTIMA ZAYED

1 Por un lado, va a acelerar los cambios que venían percibiéndose, en relación a la digitalización de las operativas, el crecimiento del *ecommerce* y la necesidad de mayores espacios logísticos de proximidad a grandes núcleos urbanos. Por otro, nos obliga con gran celeridad a hacer las cosas de manera diferente. Me refiero al caso de operativas donde interactúa y se concentra mucho personal, de cara a evitar contagios, o la necesidad de plantear espacios de mayores dimensiones en oficinas y zonas comunes o reorganizar zonas de almacén que faciliten la movilidad.

2 Creo que sí. Los niveles de consumo *online* en España estaban muy por debajo de los países vecinos, y a años luz de EEUU. Hay recorrido de crecimiento y la situación que hemos vivido ha evidenciado que la logística no sólo es un sector estratégico, ha demostrado lo que aporta a la sociedad y la importancia de la cadena de valor. La necesidad de abastecer grandes picos de demanda en núcleos urbanos y disponer de mayor espacio para dar respuesta a logística inversa impulsará la demanda de espacio y naves logísticas en el ámbito de la última milla.

3 En nuestro caso hemos priorizado los proyectos llave en mano. Esto nos permite evaluar qué tipo

ALFONSO MARTÍNEZ DIRECTOR GENERAL CILSA



"LOS PROYECTOS SERÁN SOLO LLAVE EN MANO, NADIE SE ARRIESGARÁ A CONSTRUIR DE NO TENER UN CLIENTE DETRÁS"

FÁTIMA ZAYED GTE. SERV. LOGÍSTICOS VPI LOGÍSTICA



"LA CRISIS DEL COVID-19 PUEDE VOLVER A PONER EN VALOR LA PRODUCCIÓN DE PROXIMIDAD"

de actividad se desarrollará en los espacios que comercializamos, priorizando aquellos proyectos que garanticen un fuerte componente marítimo portuario de la mercancía, con origen o destino en el puerto de Valencia y que sean puramente logísticos, que comprometan generación de empleo y de inversión e implementen políticas medioambientales respetuosas con el entorno.

4 Esta crisis ha provocado, por un lado, que haya nuevos productos catalogados de primera necesidad y por otro, ha mostrado alguna fragilidad del modelo de deslocalización generalizada que puede volver a poner en valor la producción de proximidad. En este sentido, puede que la cadena logística se acorte en algunos sectores, y se produzca una concentración que demandará mayor capacidad de almacenaje.

ENRIC TICÓ

1 No de manera significativa. De momento hemos seguido cerrando operaciones, o negociando las pendientes. Desde el teletrabajo, por supuesto. Se ha demostrado su eficacia, y va a suponer importantes ahorros para las compañías, que requerirán, por lo menos en cuanto a oficinas, menos espacios.

2 Se generará una mayor presión sobre áreas de proximidad para garantizar suministros. Está por ver respecto a que tipología de naves... Hemos de trabajar con mayor ritmo las operaciones en marcha que faciliten un mayor y mejor intercambio modal ferrocarril/Distribución Urbana de Mercancías (DUM).

3 Ya estábamos bajo demandas llave en mano. Quizás, la nueva demanda apunte a espacios libres, polivalentes o compartidos...

4 Nada será igual. Qué repercusión tendrá el teletrabajo en las necesidades de oficinas de las empresas del sector; el incremento del comercio electrónico... todo apunta a que las necesidades de almacenamiento, que entre otras co-

sas permite asegurar el mantenimiento de la cadena logística, van a incrementarse. La polivalencia será un tema esencial.

IGNACIO GARCÍA-CUENCA

1 El cierre de los comercios físicos y el confinamiento han llevado a los *retailers* a reforzar sus canales de comercio electrónico, respondiendo y adaptándose a las circunstancias cambiantes con gran eficacia, generando así confianza y fidelidad entre los consumidores. Asimismo, es probable que en los mercados en los que el comercio electrónico era residual, aumente su penetración considerablemente, lo que incrementará la demanda de espacio logístico de primera clase en las proximidades de las ciudades.

2 Prevemos un aumento de la demanda de espacios logísticos cerca de las grandes ciudades, las cuales albergarán casi dos tercios de la población mundial en el año 2050. Está surgiendo un nuevo tipo de ciudad, basado en los avances tecnológicos, los nuevos patrones de consumo y la continua urbanización de las grandes áreas metropolitanas. Estas nuevas ciudades impulsarán la demanda de espacio logístico en ubicaciones privilegiadas.

3 Las inversiones a riesgo disminuirán, excepto aquellas desarrolladas en ubicaciones privilegiadas que podrían ser más resistentes debido a la potencial demanda de estos espacios. Otros desarrollos con requisitos técnicos más específicos y que necesitan ser desarrollados en una localización específica deberían continuar prevaleciendo bajo la fórmula de llave en mano.

GUSTAVO CARDOZO

1 La actual crisis provocada por el coronavirus ha impactado negativamente a todos los sectores y el mercado inmobiliario logístico no es ninguna excepción, aunque seguramente en menor medida que a otros sectores.

ENRIC TICÓ PRESIDENTE CIMALSA



“SE GENERARÁ UNA MAYOR PRESIÓN SOBRE ÁREAS DE PROXIMIDAD PARA GARANTIZAR SUMINISTROS”

IGNACIO GARCÍA-CUENCA COUNTRY MANAGER GOODMAN SPAIN



“LAS INVERSIONES A RIESGO DISMINUIRÁN, EXCEPTO AQUELLAS DESARROLLADAS EN UBICACIONES PRIVILEGIADAS”

2 Sí, con toda seguridad esa será la tendencia. La pandemia ha hecho que una buena parte de los consumidores que no compraban por internet ahora hayan adquirido esos hábitos. Se espera que esto genere la necesidad de creación de espacios para logística en la misma proporción, no solo en ubicaciones de última milla, sino en ubicaciones estratégicas para grandes centros que distribuirán a estas. Ya hay muchas empresas que se están empezando a preparar para esos cambios.

3 A diferencia de la crisis de 2008, creemos que la recuperación económica será mucho más rápida, sobre todo en nuestro sector. Hoy día, muchas de las naves se encuentran sobrecargadas de inventario que no se pudo comercializar o despachar por la paralización de las fábricas y gran parte del consumo durante la pandemia, por lo que difícilmente se podrá liberar espacio a corto plazo. Por otro lado, ya hay mucha mercancía que no pudo salir de Asia que ahora viene en camino y tendrá que almacenarse. Y esta situación se solapará a medio plazo con el aumento paulatino del consumo y la producción una vez que todo vuelva a la normalidad. No vemos nada descabellado la inversión a riesgo, sobre todo en ubicaciones donde haya muy baja disponibilidad.

4 Sí, evidentemente, todo esto suma. Lo importante es que la economía en general se reactive lo más rápidamente posible. La reactivación del consumo y la producción serán la principal clave para que se reactive nuestro sector. Lo demás son tan solo factores complementarios.

JOSÉ LUIS MARTÍNEZ

1 Las circunstancias de la pandemia han traído grandes cambios al mercado logístico español y europeo. Muchos han llegado para quedarse. Las tendencias hacia la mayor actividad de consumo y distribución *online* se han adelantado y consolidado. España es ahora un mercado más maduro. Estas circunstancias

GUSTAVO CARDOZO DIRECTOR GENERAL PANATTONI (ESPAÑA)



“A DIFERENCIA DE LA CRISIS DE 2008, CREEMOS QUE LA RECUPERACIÓN ECONÓMICA SERÁ MUCHO MÁS RÁPIDA, SOBRE TODO EN NUESTRO SECTOR”

JOSÉ LUIS MARTÍNEZ SOCIO ICC



“LAS EMPRESAS VAN A NECESITAR REPLANTARSE EL SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN QUE TIENEN IMPLEMENTADO EN LA ACTUALIDAD”

están teniendo un impacto en el mercado inmobiliario logístico donde ya se está viendo un aumento en demandas para plataformas logísticas por parte de operadores muy ligados al negocio *online*. Además, los fondos internacionales siguen mostrando interés por el mercado español.

2 El fortalecimiento del comercio electrónico provocará un incremento de las necesidades de almacenaje y distribución en las cercanías de las principales ciudades. Dentro de los anillos de circunvalación de las ciudades, existen proyectos logísticos que permiten una distribución capilar a la mayoría de las ciudades españolas. En ese sentido, los operadores buscarán dar servicio en el menor tiempo posible y para ello es vital la ubicación de sus plataformas logísticas.

3 En general, las promotoras van a ser más precavidas a la hora de hacer desarrollos a riesgo, pero tanto las naves llave en mano como la inversión a riesgo convivirán, como ha ocurrido siempre. Las empresas van a necesitar replantearse el sistema de distribución que tienen implementado en la actualidad. Vamos a ver subidas en estocaje en el ámbito local, porque como se ha demostrado en este periodo del Covid no podemos carecer de *stock*, sobre todo de artículos de primera necesidad, y la distribución a tiempo en la mayoría de los productos se impone. En este sentido, contar con plataformas logísticas punteras va a ser un factor de competitividad más importante que nunca.

4 Creemos que el inmo-logístico saldrá reforzado. El mayor número de consumidores del canal *online*, que ha crecido rápidamente, prevé una mayor demanda de espacios logísticos para satisfacer la nueva realidad. Es verdad que las situaciones de incertidumbre pueden dilatar en el tiempo la toma de decisiones y aplazar la búsqueda de nuevos espacios, pero en este escenario las empresas que actúen con flexibilidad y agilidad saldrán reforzadas.

Mercado logístico | Madrid

UN MERCADO QUE NO SE AGOTA

La contratación logística en Madrid y su área de influencia se redujo en 2019, pero volvió a superar el medio millón de metros cuadrados

DISTRIBUCIÓN DEL SUELO LOGÍSTICO EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DE MADRID



Fuente: CBRE. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

La contratación logística en Madrid y su área de influencia se redujo el pasado año en relación con los dos ejercicios anteriores, en los que se registraron cifras récord que llegaron a amenazar el umbral del millón de metros cuadrados anuales.

No obstante, la contratación continuó en volúmenes importantes, puesto que volvió a superar el registro del medio millón de metros cuadrados en Madrid, lo que supuso un descenso del 42 por ciento. Este descenso estu-

vo muy relacionado con que las operaciones fueron de menor volumen de superficie y además, el número se redujo, 49 frente a las 77 de 2018.

Mientras, en el primer trimestre del presente año se alquilaron 130.000 metros cuadrados de naves logísticas en Madrid, lo que representó un comportamiento muy similar al del año precedente. De hecho, CBRE prevé que al cierre del primer semestre se alcancen los 250.000 metros cuadrados. Durante el estado de alerta, una de las novedades del mercado logístico en la capital y en la zona centro es que sectores

como el comercio electrónico, la alimentación o el 'farma' han incorporado naves de gran tamaño, entre 10.000 y 20.000 metros cuadrados, por periodos de alquiler cortos, de entre seis meses y un año, para poder atender esos picos de actividad que se han experimentado en el mencionado período.

En la zona centro se contabilizaban a primeros de año alrededor de 570.000 metros cuadrados de superficie logística en construcción, que estaba previsto que se incorporaran al parque logístico de los ejes A-2, A-4 y A-42 a lo largo de 2020. De ese total, el

53 por ciento eran proyectos diseñados a riesgo.

La actual situación de crisis ha dado lugar a que algunos de esos proyectos vayan a alargar su salida al mercado unos meses más de lo inicialmente previsto. También resulta destacable que, en el caso del mercado madrileño, determinadas zonas ya empezaban a manifestar síntomas de cierta sobreoferta. Por ejemplo, algunas localidades de los ejes A-2 y A-4 como San Fernando de Henares y Getafe, según señala el informe anual del mercado de CBRE. En el caso de la zona centro, "el mercado se está acercando a la sobreoferta en ciertas localizaciones, lo que está provocando una contención de rentas", apunta la directora de Research de CBRE España, Lola Martínez Brioso. En todo caso, la renta por el alquiler de una nave logística en la primera corona de Madrid creció un 10 por ciento el pasado año y se situó en una media de 5,5 euros por metro cuadrado y mes.

RESILIENCIA

Una de las características del mercado logístico de Madrid y su zona de influencia está siendo la resiliencia ante la crisis sanitaria, como asegura BNP Paribas Real Estate en un reciente informe.

En el primer trimestre del año se firmaron una decena de operaciones frente a las nueve del mismo período del ejercicio anterior. La superficie media de las demandas, si eliminamos la distorsión que provoca una macronave de 75.000 metros cuadrados ligada al sector del comercio electrónico que se construirá en Alcalá de Henares, se sitúa en el entorno de los 6.000 metros cuadrados.

El Corredor del Henares sigue siendo la estrella en el mercado logístico madrileño y volvió a concentrar el 80 por ciento de la superficie contratada y el 60 por ciento de las operaciones entre los meses de enero y marzo de este año, según datos de BNP Paribas.

Los mercados locales más demandados en esta zona fueron Alcalá de Henares, San Fernando de Henares y Coslada, con dos operaciones realizadas en cada uno de ellos.

LAS PREVISIONES PARA EL PRIMER SEMESTRE AUGURAN UNA CONTRATACIÓN CERCANA A LOS 250.000 METROS CUADRADOS DE NAVES EN ALQUILER EN MADRID

PUBLICIDAD

WE CREATE THE SPACE THAT ENABLES EXTRAORDINARY THINGS TO HAPPEN



PARQUES
EMPRESARIALES



DISTRIBUCIÓN
URBANA



PLATAFORMAS
LOGÍSTICAS

100 años de compromiso con nuestros clientes, desarrollando espacios innovadores de calidad en ubicaciones privilegiadas, apostando por la tecnología, la sostenibilidad y ofreciendo un servicio diferencial de asesoría personalizada.

SEGRO.com

SEGRO

100 YEARS OF THE EXTRAORDINARY

Opinión | Cadenas de Transporte y Logística

EN CAMBIO PERMANENTE



RAMÓN VÁZQUEZ NEGRO
PRESIDENTE
ACTE

La actividad económica viene determinada por los flujos comerciales entre regiones con distintos modos de transporte, técnicas operativas y conocimientos especializados. Este es el enfoque que interesa, ya que abarca los aspectos relevantes del movimiento de las mercancías desde el mundo a la ciudad, que está en cambio permanente. Como decía Darwin: "Las especies que sobreviven no son las más fuertes, ni las más rápidas, ni las más inteligentes; sino aquellas que se adaptan mejor al cambio".

La creciente urbanización de grandes ciudades con incremento de abastecimientos comerciales, la influencia de la sostenibilidad medioambiental, la globalización y las nuevas tecnologías, que está cambiando la experiencia de compra del consumidor y sus expectativas (inmediatez, disponibilidad, agilidad), así como los propios procesos operativos de las empresas de transporte y logística, han hecho que los almacenes, plataformas logísticas, centros de distribución y de transportes, evolucionen hacia Estructuras Nodales de Servicios y Soporte (ENSS). El objetivo: maximizar el ahorro de costes operativos y mejorar el nivel de servicio, aumentando la competitividad para dar valor añadido e innovación estratégica en toda la Gestión de la Cadena de Suministro.

Y esto se produce en todos los modos de transporte, aunque hay que poner en valor cada uno de ellos. Así, la carretera es la que aporta más de la mitad (54,82 por ciento) de los servicios de transporte a la actividad económica de importación y exportación, que alcanzó en España los 530.000 millones de euros en 2018.

De la conjunción de ambas circunstancias se derivan los desarrollos y la evolución de las distintas tipologías de infraestructuras nodales y los modelos de

las distintas cadenas de suministro, con diferentes tipologías de activos inmo-logísticos que se adaptan a las necesidades de cada operativa, conformando las redes de cada empresa que son el soporte que posibilita que los productos lleguen al consumidor y/o al productor.

Las Estructuras Nodales de Servicios y Soporte están formadas por un conjunto de almacenes y centros de distribución conectados entre sí a través de uno o varios modos de transporte, destacando cuatro grandes tipologías que, en la actualidad, y como tendencia en los próximos años, están teniendo evoluciones distintas.

1.- Plataformas Logísticas o Almacenes Centrales-Baja Rotación. Su misión fundamental es ahorrar costes en el almacenaje y la distribución de los productos, gestionando pedidos más grandes, ubicando los almacenes en lugares donde el coste del suelo es más reducido y a distancias que posibiliten el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso y reduciendo los costes de aprovisionamiento y transporte al concentrar en camiones con máxima capacidad de carga y con reducción de los recorridos en vacío. Además, permiten aprovechar mejor la superficie de ventas de los establecimientos comerciales. Este ahorro debe compensar el coste de instalación y funcionamiento del almacén. Se encuadran dentro del ámbito nacional/peninsular y se observa evolución de fuerte crecimiento, tanto en número como en dimensiones cada vez mayores superiores a los 50.000 (XXXL) o 100.000 metros cuadrados (XXXXL)

2.- Almacenes de Consolidación o de Tránsito-Distribución. Agrupan pedidos de tamaño pequeño o medio de una zona geográfica que generalmente se circunscribe a ámbitos regionales, con el fin de ahorrar costes de distribución.

LOS ALMACENES Y CENTROS DE TRANSPORTE EVOLUCIONAN HACIA ESTRUCTURAS NODALES DE SERVICIOS Y SOPORTE (ENSS)

LAS CARRETERA APORTA MÁS DE LA MITAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL

LAS PLATAFORMAS DE DISTRIBUCIÓN URBANA SON LA GRAN NOVEDAD Y TENDENCIA ACTUAL Y FUTURA

Es muy usado por las empresas de transporte y paquetería. Las superficies están entre 10.000 y 50.000 metros cuadrados (XXL). El desarrollo de nuevas instalaciones se mantiene estable.

3.- Plataformas Regionales y Locales-Alta Rotación y *cross-docking* amplio. Prácticamente sin almacenamiento. Su misión es desconsolidar o desagrupar envíos para servir los pedidos de clientes o puntos de venta de un área geográfica concreta, recibiendo mercancías en camiones de gran y medio tonelaje. En ellas se observa crecimiento con superficies muy variadas entre 5.000 y 25.000 metros cuadrados (XL) y cada vez más dotadas de algún grado de automatización.

4.- Plataformas de Distribución Urbana (PDU)-*cross-docking* reducido. Es la gran novedad y tendencia actual y futura. Se ubican en el interior de los cascos urbanos, especialmente de las grandes ciudades, recibiendo en régimen nocturno, con camiones de gran tonelaje, mercancías dirigidas a comercios, oficinas, viviendas o canal Horeca para posibilitar la gestión de la distribución diurna de mercancías con vehículos eléctricos (0 emisiones), haciendo compatible la realización de los servicios con las restricciones municipales y con las nuevas normativas europeas y españolas vinculadas a la descarbonización del transporte. Sus superficies están entre 500 y 4.000 metros cuadrados (L) y no realizan almacenamiento, sino flujos de entradas y salidas, admitiendo también los retornos de la logística inversa para su reenvío la noche siguiente a su destino fuera de la ciudad, aprovechando el vacío de retorno del camión nocturno. En la actualidad, y en los próximos años, tendrán un fuerte crecimiento, únicamente limitado por la disponibilidad del espacio urbano.

Mercado logístico | Cataluña

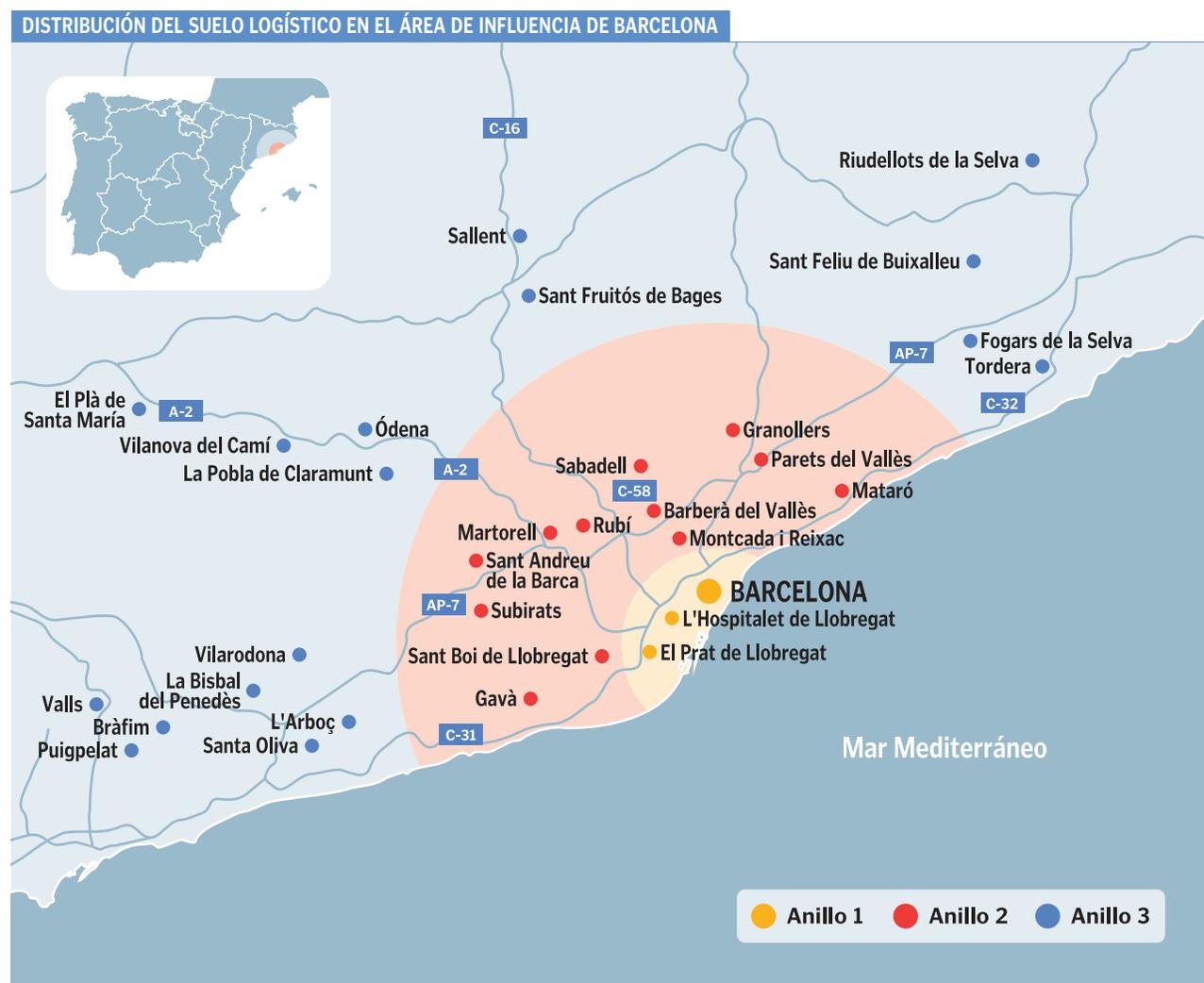
LA CURVA ASCENDENTE SE MANTIENE

El número de operaciones ha crecido en el mercado catalán en el primer trimestre, eso sí, concentrándose en la primera corona y a los mismos precios que el pasado ejercicio

El mercado logístico catalán mantuvo la curva ascendente durante el primer trimestre del año, según los datos de las inmobiliarias consultadas. De acuerdo con BNP Paribas, la contratación registrada sumó un total de 108.673 metros cuadrados entre enero y marzo. Esta cifra representa un descenso del 52 por ciento respecto al mismo periodo de 2019. Eso sí, retroceso debido al gran volumen de dos operaciones firmadas en el primer trimestre del año pasado: los alquileres de Decathlon, de 96.000 metros cuadrados, y de DSV, de 46.000, abarcaron las dos terceras partes de la cifra total registrada hasta marzo de 2019. Sin contar ambas operaciones, la contratación del primer trimestre de este año habría superado en un 48 por ciento la del mismo periodo de 2019, apunta CBRE España.

De hecho, el número de operaciones creció el 33 por ciento, de los 15 contratos formalizados hasta marzo de 2019 a los 20 registrados este año. De estos 20 contratos, “un total de 12 se concentran en la primera corona de Barcelona, con un volumen de absorción de 70.000 metros cuadrados”, señala el análisis de Savills Aguirre Newman. La falta de producto disponible en la primera corona y ajustado a las necesidades de las empresas “ha provocado un impulso de la contratación en la segunda y tercera corona”, añaden desde esta consultora.

El tamaño medio de las operaciones alcanza los 5.434 metros cuadrados en el primer trimestre, concentrándose el 85 por ciento de los contratos en una superficie de entre los 2.000 y los 8.000 metros cuadrados. La mayoría de las operaciones han sido de naves ya construidas y “solo un 30 por ciento son obra nue-



Fuente: CBRE. Elaboración TRANSPORTE XXI.

va o 'llave en mano', cambiando la tendencia de los últimos trimestres”, destaca desde Forcadell.

No se han producido novedades en cuanto a las rentas, coinciden las consultoras. Y ello supone una media de alquiler de 5 euros de metro cuadrado, que sube a los 7 euros en la zona *prime*. Y la tendencia de los precios es “permanecer estables en los próximos meses”, señala CBRE.

No obstante, BNP Paribas apunta que el descenso del consumo “podría provocar que algunos usuarios cuya actividad esté más expuesta a la actual crisis, como operadores de logística ligados a la automoción, res-

tauración u hoteles o con almacenes de baja rotación, tengan que liberar superficie”. Y, ante esta situación del mercado, principalmente en la segunda y tercera corona, “los incentivos a los inquilinos, vías carencia de rentas y otro tipo de ayuda serán cada vez más protagonistas”.

CARTEL DE 'COMPLETO'

La situación actual pilla a Cilsa y Cimalsa con el cartel de 'completo' en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) y en la central integrada de mercancías CIM Vallès, respectivamente. La sociedad gestora de la ZAL, participada por la Autoridad Portuaria de

CILSA Y CIMALSA TIENEN COLGADO EL CÁRTEL DE 'COMPLETO' EN LA ZAL Y EN LA CIM VALLÈS, RESPECTIVAMENTE

Barcelona (51,5 por ciento) y Merlin Properties (48,5 por ciento), se encuentra inmersa en la última fase del proceso de crecimiento que inició en 2016 y que finalizará durante el próximo año. Periodo en el que habrá construido 10 nuevas naves, bajo el formato de 'llave en mano', con una superficie total de 302.290 metros cuadrados y habiendo invertido 167 millones de euros.

Por su parte, la CIM Vallès mantiene el lleno total en la zona logística con rotación de operadores. La CIM fue el primer centro de transportes promovido por la empresa pública Cimalsa que funciona desde 1997.

Mercado logístico | Valencia

DISTRIBUCIÓN DEL SUELO LOGÍSTICO EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DE VALENCIA



Fuente: Triangle Real Estate Management. Elaboración TRANSPORTE XXI.

BNP indica que “continúa en niveles muy bajos”, por debajo del 2 por ciento, con lo que la nueva oferta que sale al mercado “es absorbida sin problema”. Está primando el alquiler de plataformas durante su fase de construcción, síntoma para la compañía de “la buena salud de la que goza el mercado logístico valenciano”.

Durante el primer trimestre de 2020, las constructoras entregaron 66.000 metros cuadrados terminados, 15.000 en Cheste que han salido en régimen de alquiler por parte de la consultora inmobiliaria TPF, mientras que 51.000 metros cuadrados han sido incorporados por Lidl en su plataforma logística de Cheste, tras una inversión de más de 55 millones de euros, una instalación con capacidad para gestionar más de 30.000 *palets* y 140 muelles de descarga.

TIRÓN DEL 'ECOMMERCE'

Las consultoras constatan que Valencia está ganando protagonismo en el mercado logístico.

Hoy concentra la quinta parte del *stock* de Madrid y la cuarta parte de Barcelona, consolidando un producto de calidad media y alta.

Cuatro de cada diez metros cuadrados se concentran en Ribarroja, una situación que se tenderá a transformar en la próxima década una vez esté a pleno pulmón las plataformas proyectadas en Sagunto y en la ZAL del puerto de Valencia, junto a nuevos desarrollos en la zona de Cheste y Paterna.

Junto al impulso de los tráficos agroalimentarios, de la industria textil, azulejera y automovilística, los tráficos import-export que transitan por las terminales del puerto de Valencia van a ser determinantes en los próximos años.

Asimismo, las consultoras inciden en que, a corto plazo, una gran parte de la demanda de nuevos activos logísticos, se derivará hacia operadores relacionados con un uso intensivo del comercio electrónico, con la puesta en servicio de almacenes robotizados que permitan un mayor control de las operaciones y una cadena de distribución más segura.

VALENCIA GANA PROTAGONISMO

Los operadores reafirman su rol estratégico gracias a la expansión del puerto y la conectividad que ofrecerá el Corredor Mediterráneo

Valencia incrementará un 20 por ciento su *stock* logístico en 2020 con la incorporación de 400.000 metros cuadrados de superficie, según la consultora Savills Aguirre Newman, que indica que un 80 por ciento ya está comprometido por cargadores de la talla de Mercadona o de promores como Gazeley en la zona de Sagunto.

Junto a esta superficie, las promotoras siguen trabajando en proyectos llave en mano en zonas de alta concentración logística como Ribarroja y la emergente Cheste, donde existe una disponibilidad de 250.000 metros cuadrados para el desarrollo de nuevas plataformas logísticas.

Por su parte, 2020 está llamado a ser el despertar del proyecto de la Zona de Actividades Logísticas del

puerto de Valencia, tras veinte años parado.

En un primer concurso las empresas MSC España, Ramatrans, Medlog e International Forwarding solicitaron naves, comprometiéndose a inversiones por valor de 73 millones de euros. En la actualidad, su promotora VPI Logística está en proceso de adjudicar otras tres grandes manzanas de la infraestructura, una plataforma de alto valor añadido por su cercanía al puerto de Valencia, cuya expansión, con la futura terminal automatizada de MSC, y la conectividad que ofrecerá el Corredor Mediterráneo para el transporte ferroviario de mercancías, reafirmará el rol estratégico de la provincia.

Tras haber alcanzado un año récord en contrataciones durante 2019, con

**VALENCIA SUMARÁ
400.000 M2 DE
NUEVOS ACTIVOS
LOGÍSTICOS
DURANTE 2020**

**SAGUNTO Y LA ZAL
DEL PUERTO DE
VALENCIA VAN A
AÑADIR UN NUEVO
PAISAJE AL NEGOCIO
INMOLOGÍSTICO MUY
CONCENTRADO EN
RIBARROJA**

299.929 metros cuadrados, según los datos de BNP Paribas Real Estate, el mercado sigue “manteniéndose dinámico y con una demanda sólida”, explica la compañía.

BNP indica que la contratación suma 37.776 metros cuadrados con siete operaciones en el primer trimestre de 2020, si bien es una cifra muy menor a la registrada en idéntico periodo de 2019, donde se ejecutaron diez operaciones por un total de 118.248 metros cuadrados.

De las siete operaciones, tres de ellas se concentraron en la zona de Ribarroja, destacando la construcción de una plataforma logística de 17.000 metros cuadrados para uso propio por parte de Hefame.

En cuanto a la disponibilidad de nuevos espacios,

Mercado logístico | Aragón

LA INVERSIÓN EN NAVES EN ARAGÓN CRECE

La región acumuló una cifra de más de 160 millones en 2019, un 10% sobre el total del mercado

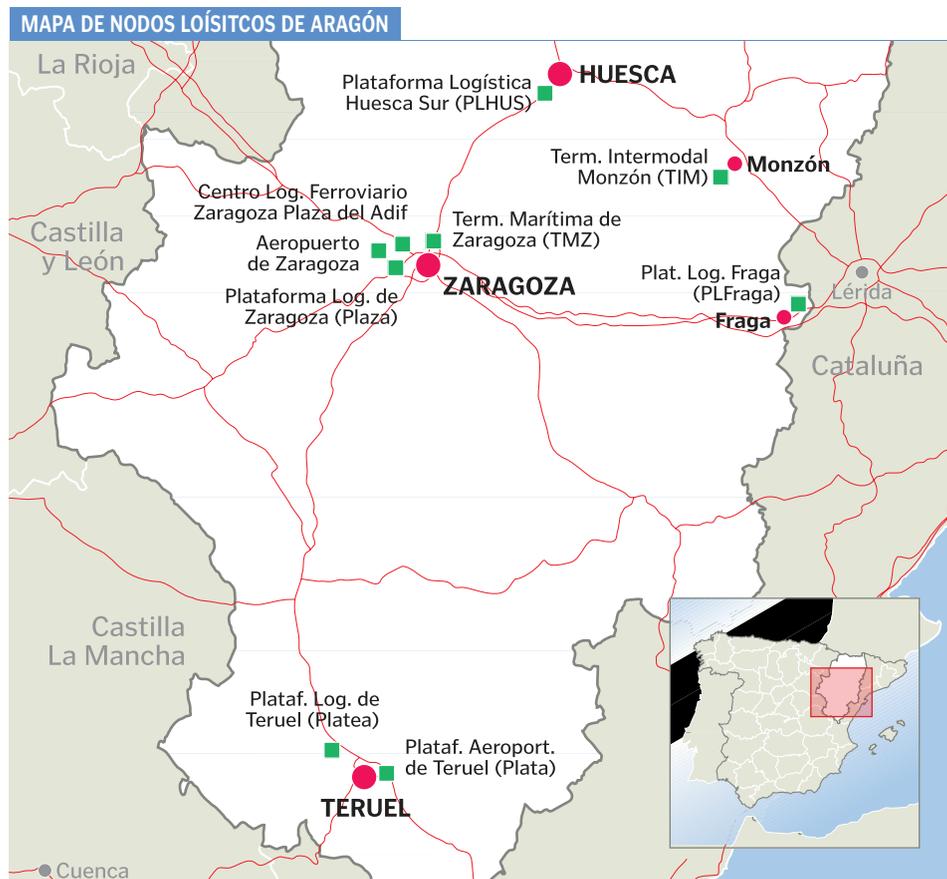
Aragón alcanzó una cifra de inversión en instalaciones logísticas de más de 160 millones de euros en 2019, lo que supone en torno al 10 por ciento del total del mercado español. El crecimiento fue exponencial, puesto que en el ejercicio anterior el volumen de inversión no superó los 26 millones de euros.

El contexto actual de crisis no parece haber frenado esas expectativas, puesto que " pese a la situación actual, la demanda de espacios logísticos continúa

fuerte, por lo que nuestras perspectivas de cierre de 2020 pasan por un incremento de superficie contratada de entre un 15 y un 20 por ciento, un incremento similar al del primer semestre del presente año", señala Miguel Ángel Gómez, director de CBRE Zaragoza.

PLAZA

El Gobierno de Aragón aprobaba el pasado marzo la ampliación de la plataforma logística de Zaragoza (Plaza) para permitir la



Fuente: APL. Elaboración TRANSPORTE XXI.

implantación de Amazon. Con esta decisión se culminaba la tramitación para ampliar en 33,5 hectáreas más la plataforma, de los que serán comercializables en torno a 20. La plataforma logística de Zaragoza, con 13 millones de metros cuadrados, es la

mayor plataforma logística de Europa. Sus activos los comercializa la sociedad pública Aragón Plataforma Logística (APL). Entre las compañías instaladas en este recinto se encuentran Carreras, Sesé, Marcotran, Kuehne & Nagel, Transnatur, DB Schenker y DHL.

Panattoni Park Madrid East

Torija (Guadalajara)

- 28.400 m²
- 11 m de altura libre
- 35 m playa de maniobras
- Magnífica localización logística



SOLICITE MÁS INFORMACIÓN | TEL. 911 09 05 03

comercializa
InmoKing
REAL ESTATE

Mercado logístico | País Vasco

El Gobierno vasco sigue dando pasos para explotar la estratégica posición de Euskadi como *hub* en el eje atlántico para el comercio internacional. La 'hoja de ruta' pone el foco en el desarrollo de una red multimodal, a la que se añadirá la nueva red ferroviaria vasca de alta velocidad, con el puerto de Bilbao como gran protagonista.

Y es que la entidad que preside Ricardo Barkala ha potenciado en los últimos años la creación de suelo logístico e industrial, tanto dentro como fuera del recinto portuario.

Así, en sus instalaciones, el pasado año concluyeron las obras de la primera fase del Espigón Central, nuevo muelle con una superficie de 320.000 metros cuadrados y una línea de atraque de 1,1 kilómetros, cuya inversión global ascendió a 84 millones. En junio de 2021 se prevé que ya disponga de espacio urbanizado. Al mismo tiempo, licitará este año la ampliación del Muelle AZ-1, que generarán 50.000 metros cuadrados de suelo libre y una nueva línea de muelle de algo más de 200 metros lineales.

Fuera del puerto, la Autoridad Portuaria ofrece a sus clientes y usuarios una red de puertos secos que ha ido desarrollando en los últimos años, con amplios espacios logísticos.

Por un lado, en 2019 finalizó las obras de urbanización del apartadero ferroviario del parque industrial y logístico de Arasur, al sur de Álava, con una superficie aproximada de 40.000 metros cuadrados, y del vial de acceso a la plataforma con una longitud total de 120 metros. La instalación cuenta con dos vías para la recepción y expedición de trenes y otras dos para la carga y descarga. Las cuatro vías tienen 450 metros de longitud con ancho ibérico y posibilidad de migración a ancho internacional. Además, se ha habilitado una playa de carga y descarga para facilitar el intercambio modal de las mercancías.

Por otro parte, en la localidad burgalesa de Pancorbo, el organismo portuario cuenta con parcelas en venta y alquiler para actividades logísticas e industriales, y dispone de un al-

NODO LOGÍSTICO EN EL SUDOESTE DE EUROPA

El País Vasco explota su estratégica posición como 'hub' en el corredor atlántico para el comercio internacional, con el foco puesto en el intermodal



Imagen del puerto seco de Bilbao en la plataforma logística Arasur (Álava), cuya gestión está en licitación / APB

macén destinado, entre otros tráficos, a productos siderúrgicos. En una primera fase se han urbanizado cerca de 60.000 metros cuadrados. La terminal ferroviaria, con una superficie de 125.000 metros cua-

drados, dispone de dos vías de carga y descarga de 600 y 650 metros, una vía mango de 600 metros, una vía de recepción-expedición de 750 metros de longitud y una superficie de almacenamiento de 30.000 metros

cuadrados. La superficie de carga/descarga y recepción/expedición es de 17.000 metros cuadrados más otros 12.400 metros cuadrados.

Además, teniendo en cuenta que una de las principales características del sector inmologístico español es la escasez de producto, la provincia de Álava se presenta como la gran oferta logística del País Vasco, con más de 9,2 millones de metros cuadrados. Infraestructuras especializadas agrupadas en la marca VIAL (Vitoria Álava Solución Logística), que nace bajo el impulso de las instituciones vascas ante la necesidad de una estrategia logística ordenada. En la intersección entre el arco atlántico y los ejes esteoeste, norte-sur de la Península, y a menos de 100

kilómetros del puerto de Bilbao, VIAL integra diez espacios logísticos. Entre ellos, las plataformas logísticas Arasur y CTV; el aeropuerto de Vitoria, la terminal intermodal de mercancías del Adif y seis polígonos logístico-industriales con más de 400.000 hectáreas, todos en marcha.

Al mismo tiempo, entre las operaciones relevantes en el mercado inmologístico llevadas a cabo a lo largo del pasado año destaca la de Pulsar Krean, que desarrolla un parque para uso logístico e industrial en Mondragón (Guipúzcoa), en los antiguos terrenos de Fagor. La infraestructura, con 114.000 metros cuadrados, cuenta con tres instalaciones -dos naves y un edificio de oficinas-, que suman 57.300 metros cuadrados.

EL PUERTO DE BILBAO POTENCIA SUS ESPACIOS LOGÍSTICOS, TANTO DENTRO COMO FUERA DEL RECINTO PORTUARIO

LA RECONVERSIÓN DE NAVES INDUSTRIALES, UNA DE LAS PRINCIPALES VÍAS PARA IMPULSAR LA OFERTA INMOLOGÍSTICA EN EL PAÍS VASCO

EL PROYECTO VIAL, VITORIA ÁLAVA SOLUCIÓN LOGÍSTICA, INTEGRA DIEZ ESPACIOS LOGÍSTICOS

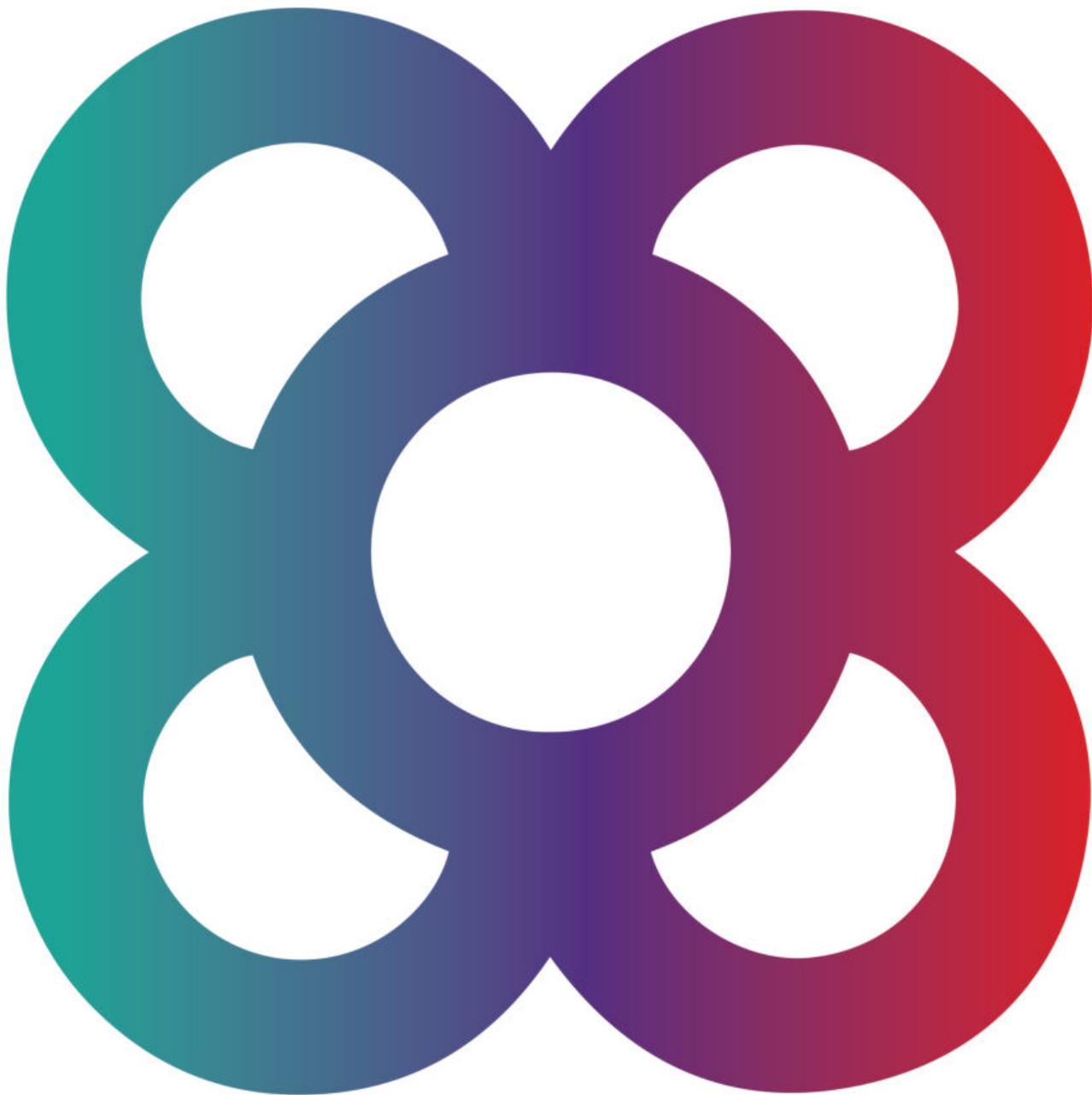
9,2 millones de m²
la superficie logística de las instalaciones agrupadas en VIAL

BNEW

BARCELONA NEW ECONOMY WEEK

6-9
2020
OCTUBRE

**EL GRAN EVENTO DISRUPTIVO QUE
REACTIVARÁ LA ECONOMÍA**



Organizado por:

ZF | CONSORCI
barcelona
ZONA FRANCA

www.bnewbarcelona.com

Mercado logístico | Navarra

PUERTA ABIERTA A LA INMOLOGÍSTICA

La red de áreas destinadas a usos logísticos, con la Ciudad del Transporte de Pamplona como punta de lanza, suma una oferta de suelo disponible superior a 1,5 millones de m²

Navarra apuesta de forma decidida por la actividad logística, consciente de su aportación directa a la mejora de la competitividad del tejido empresarial y como palanca para la recuperación económica, más si cabe tras la crisis del Covid-19.

A caballo entre los ejes de desarrollo atlántico y mediterráneo, la Comunidad Foral ofrece un corredor logístico en constante proceso de adaptación a las nuevas necesidades de un sector de creciente relevancia económica y social. La reactivación y relanzamiento de la logística, sobre un modelo de desarrollo orientado a las poten-

cialidades del mercado interior e internacional, corre a cargo de Nasuvinsa. La sociedad instrumental del Gobierno de Navarra destaca la “privilegiada ubicación” de la Comunidad Foral para el desarrollo de un “mercado inmo-logístico al servicio tanto de la actividad importadora como exportadora”. Una apuesta que viene respaldada con la oferta de una trama de polos logísticos con implantación en todo el territorio, de norte a sur, y la cobertura de una amplia red general de infraestructuras, que permite la rápida interconexión de los mercados.

La ya consolidada Ciudad

del Transporte de Pamplona, que sigue quemando etapas para la ejecución de la cuarta fase de ampliación, constituye una “pieza importante como motor de las actividades logísticas regionales y un punto estratégico ineludible en el mapa europeo”, destacan desde Nasuvinsa.

La plataforma logística está situada junto a la estación de mercancías del Adif y en la confluencia de las vías de alta capacidad AP-15 con la AP-68 y A68, y en las inmediaciones del nodo ferroviario de Castejón, conformando el ‘Nodo intermodal de Pamplona’, principal eje de la ‘Estrategia Logística’ de Navarra.

NAVARRA OFRECE UN ENCLAVE PRIVILEGIADO PARA EL DESARROLLO DE UN MERCADO INMOLOGÍSTICO

LA CTP, “PIEZA IMPORTANTE COMO MOTOR DE LAS ACTIVIDADES LOGÍSTICAS REGIONALES”

EN EL EJE DEL EBRO DESTACA LA CIUDAD AGROALIMENTARIA DE TUDELA, CON UN GRAN POTENCIAL LOGÍSTICO

La Ciudad del Transporte de Pamplona, la ‘joya de la corona’ de este plan inmo-logístico, cuenta con una zona específica para el desarrollo de actividades logísticas, un ‘centro motor’, con todos los servicios que demandan los transportistas, donde, además, están ubicadas las dos asociaciones de transporte de Navarra, Anet y Tradisna, y un aparcamiento para vehículos pesados.

Una vez culminada su nueva ampliación, la instalación dispondrá de cerca de 1,6 millones de metros cuadrados. En la actualidad, la oferta disponible alcanza los 300.000 metros cuadrados, con una oferta de parcelas específicas para actividades logísticas, con tamaños de hasta 150.000 metros cuadrados de superficie.

TERRITORIO LOGÍSTICO

Los cuatro enclaves principales especialmente adecuados para usos logísticos están localizados en el valle del Ebro, el eje Pamplona-Logroño y la zona central y norte de la Comunidad Foral.

Localizaciones estratégicas con numerosos polígonos industriales que suman en conjunto una oferta de suelo para actividades logísticas superior a 1,5 millones de metros cuadrados, disponibles en su mayor parte o en fase de desarrollo. En el eje del Ebro destaca la Ciudad Agroalimentaria de Tudela (CAT), un parque empresarial de 1,2 millones de metros cuadrados con generación centralizada de suministros energéticos para el consumo de la industria. La instalación, localizada cerca de los grandes centros de consumo, concentra toda la cadena de valor agroalimentaria, incluidas empresas de logística especializada, ya ubicadas, como Tudefrigo Logística, PMM y Transportes Jaylo.

PRINCIPALES LOCALIZACIONES DESTINADAS A USOS LOGÍSTICO EN NAVARRA



Fuente: Nasuvinsa. Elaboración TRANSPORTE XXI.

Mercado logístico | Andalucía

ANDALUCÍA SE AFIANZA COMO HUB LOGÍSTICO



Imagen aérea de la Zona de Actividades Logísticas del puerto de Sevilla, que explota Servisur / APS

Las inversiones comprometidas en nuevas plataformas superan los 400 millones de euros

Andalucía gana peso como *hub* logístico en el sur de España ante el auge del comercio electrónico y la optimización de instalaciones dedicadas a la distribución alimentaria.

La región vive inmersa en una oleada de proyectos logísticos privados que tendrán plasmación en 2021. Suman una inversión superior a los 400 millones de euros, “una cifra considerable que permitirá mejorar procesos logísticos y la distribución urbana de mercancías tras la pande-

mia del coronavirus”, indican a TRANSPORTE XXI fuentes del colectivo en Andalucía. Estas fuentes matizan que “el apoyo de Red Logística y de la Agencia Idea de la Junta está siendo fundamental para captar estas inversiones”.

Amazon es el principal inversor. A su futura plataforma de Sevilla, con más de 100 millones de euros en 200.000 metros cuadrados, el gigante quiere sumar otro almacén en Málaga en 150.000 metros cuadrados del puerto seco de Ante-

quera. El centro, bajo el impulso de Goodman, permitirá sacar del estancamiento al proyecto que lleva una década paralizado. Por su parte, la Junta de Andalucía quiere dar un fuerte impulso a El Higuero (Córdoba), donde se van a poner a la venta parcelas de entre 50.000 y 100.000 metros cuadrados para operadores logísticos al hilo del potencial que supone la línea ferroviaria con Madrid y Valencia, y el futuro establecimiento de la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza. La Junta proyecta, asimismo, nuevos desarrollos en Guarromán (Jaén), Majarabique (Sevilla) y en el puerto de Bahía de Algeciras.

**LAS INICIATIVAS
PERSIGUEN
MEJORAR FLUJOS DE
ÚLTIMA MILLA**

**EL ‘ECOMMERCE’ Y
LA DISTRIBUCIÓN
COPAN LOS
PROYECTOS
LOGÍSTICOS EN
ANDALUCÍA**

Por otro lado, retailers como Lidl y Grupo Mas pondrán en servicio dos plataformas en Granada y Sevilla, respectivamente. Lidl abrirá su tercera plataforma en Andalucía, tras Málaga y Sevilla, con 130.000 metros cuadrados, mientras que Grupo Mas invertirá 45 millones de euros en una nave de 40.000 metros cuadrados para abastecer a sus tiendas de Andalucía y Extremadura. Por último, la promotora Montepino impulsa un complejo logístico de 50.000 metros cuadrados en Málaga, con 80 millones de inversión, centrado en lograr una flexibilización de la operativa de última milla en la provincia andaluza.



Montepino
Desarrollamos logística

Mercado logístico | Inversión



La inversión en el mercado inmobiliario logístico sigue atrayendo la inversión de fondos de inversión y socimis / MERLIN PROPERTIES

UN RECONOCIDO IMÁN PARA CAPTAR CAPITAL

La inversión superará los 1.000 millones al cierre del año pese a la coyuntura económica desfavorable

CBRE, consultora especializada en el sector inmobiliario, prevé un descenso del 30 por ciento en la inversión destinada en España a naves logísticas al cierre de 2020, como consecuencia del impacto por la crisis del coronavirus.

Las previsiones que maneja la firma pasan por una inversión total de 1.000 millones de euros en el presente año, frente a los 1.500 del ejercicio anterior. Al final del primer semestre, la inversión en instalaciones logísticas se situará en 450 millones de euros.

No obstante, Alberto Larrazábal, director nacional de Industria & Logística de CBRE España, considera que, pese a todo, “el sector logístico sale reforzado de la crisis”, principalmente por el impulso del comercio electrónico. El sector está bien posicionado para

atraer capital, ya que “es visto como el primer sector en salir de la crisis y el primero capaz de recuperar los niveles comerciales normales”, matizó Larrazábal. Además de la actividad vinculada al *ecommerce*, también las logísticas del frío, farma, tecnología y deportes atraen el interés de los inversores.

También en BNP Paribas ven el vaso medio lleno, ya que “hay un gran número de operaciones en curso, algunas de gran volumen, que nos hacen ser optimistas para el resto del año”. El incremento del volumen de negocio del comercio electrónico seguirá impulsando al sector, con una necesidad de nuevas plataformas logísticas, “especialmente tras la situación que se ha experimentado con el coronavirus” coinciden desde BNP Paribas.

En cuanto a las tendencias de mercado en el capítulo de la inversión en instalaciones logísticas, la principal novedad se concentra en la denominada franja ‘mid cap’, es decir, inversiones hasta 15 millones de euros, atraídas por rentabilidades mayores que en otros ámbitos del mercado inmobiliario. Esta tendencia está incorporando al mercado a inversores privados o *family office*.

Por tipología del inversor, el mercado inmo-logístico se ha caracterizado en los últimos años por aportar un enorme atractivo para los fondos de inversión y las socimi, que se han convertido en grandes protagonistas del mercado.

Los fondos de inversión son los grandes protagonistas, no solo en el mercado de la logística, sino en el mercado inmobiliario en

general. Fondos procedentes de Estados Unidos, Alemania, Reino Unido, Suiza y Francia, principalmente. Aunque sin olvidar a los fondos asiáticos, que según fuentes del sector, siguen muy activos a la hora de estudiar posibilidades de inversión principalmente en plataformas logísticas y oficinas.

Por su parte, las sociedades cotizadas anónimas de inversión en el mercado inmobiliario (socimi) están muy presentes, tanto desde el lado del comprador como del vendedor en muchas transacciones que se han llevado a cabo en los últimos años.

SOCIMIS

Las socimi fueron aprobadas por medio de la Ley 11/2009 y posteriormente fueron objeto de algunas modificaciones por parte de la Administración central. Hasta hace poco más de un lustro no empezaron a funcionar las primeras socimi en España, pero en los últimos tiempos el mercado se ha engrosado con la incorporación de más sociedades de este tipo.

La principal característica de las socimi es que no buscan tanto la especulación con el activo, sino la explotación del mismo a más largo plazo.

Las socimi que operan actualmente en el mercado logístico valoran la facilidad de la gestión de los activos logísticos frente a los de otro tipo, aunque al tratarse de instalaciones monoinquilino también conllevan un riesgo más elevado, por lo que no todas las compañías están dispuestas a asumirlo.

En este sentido, la socimi más vinculada al mercado inmo-logístico es Merlin Properties. La sociedad sigue expandiendo una huella logística que bordea los tres millones de metros cuadrados (2.890.347 al cierre del primer trimestre de 2020). La firma maneja, además, dos planes de expansión: ‘Best II’ y ‘Best III’. La cartera logística de Merlin en el mercado ibérico se caracteriza por sus elevados niveles de ocupación. En concreto, al cierre del primer trimestre del presente año, las instalaciones de Merlin alcanzaban una tasa de ocupación del 96,4 por ciento.

LOS EXPERTOS CONSIDERAN QUE EL MERCADO INMOBILIARIO LOGÍSTICO SALE REFORZADO DE LA CRISIS

EL MERCADO INMOLOGÍSTICO RESULTA MUY ATRACTIVO PARA SOCIMIS Y FONDOS DE INVERSIÓN

SOSTENIBILIDAD

Nuestra manera de diseñar nuestros edificios logísticos juega un papel fundamental en la protección de nuestro planeta. Por esta razón, prestamos especial atención a la mejora continua en el comportamiento medioambiental de nuestros edificios.

Tanto en materia de construcción ecológica como de biodiversidad o de rendimiento medioambiental, la diferencia es...

MADE IN PROLOGIS



Mercado logístico | Distribución Urbana

ÚLTIMA MILLA: EL ESLABÓN MÁS DINÁMICO

El auge del comercio electrónico ha convertido en tendencia de futuro a la inmologística urbana

La última milla se ha convertido en el eslabón más dinámico de la cadena de suministro por obra y gracia del auge del negocio del comercio electrónico y el fuerte incremento de las entregas B2C.

“El comercio electrónico ha sido la gota que ha colmado el vaso, porque ya estaba lleno. Ya teníamos bastante congestionada la entrega de la última milla en España”, reconoce Ramón García, director de Innovación y Proyecto del Centro Español de Logística (CEL) y director del clúster Citet.

Para García, no se puede olvidar que “la última milla es donde confluye todo, por eso ahora mismo es el eslabón más tenso”, Y es que “hay que llegar cumpliendo las expectativas que le hemos dado previamente al cliente y con una logística que inicialmente no estaba prevista para eso”, matiza García.

En este contexto, una de las opciones más valoradas para ofrecer solución a esta problemática es la apuesta por *hubs* urbanos, *microhubs* o *minihubs*, según las distintas terminologías empleadas por diferentes expertos.

“En la distribución urbana de mercancías no hay una fórmula ideal, pero para determinadas cadenas de valor los *microhubs* van a funcionar bien”, avanza el directivo. Precisamente, según un estudio realizado por el propio CEL, hay que

encontrar la fórmula ideal de *hub* urbano para cada modelo de reparto.

Los *microhubs* han sido identificados por el CEL como una solución muy interesante tanto para el sector Horeca (hoteles, restauración y cafeterías) como para las tiendas de conveniencia, mientras que para el comercio electrónico lo empezarán a ser de forma definitiva gracias al incremento de los volúmenes que se están registrando en los últimos meses.

HUBS URBANOS

Este tipo de instalaciones logísticas ya atraen el foco de inversión de las principales compañías inmobiliarias desde tiempos muy recientes.

La demanda de *hubs* urbanos es una tendencia que no solo viene dada por la demanda de agilidad del nuevo consumidor *online*, que quiere tener sus productos en muchos casos en menos de 24 horas, sino también por las restricciones urbanas para la circulación de grandes vehículos de transporte durante el día”.

Y es que uno de los aspectos que más influencia van a tener en los próximos años en el ámbito inmologístico es el de la sostenibilidad, que con mayor razón se va a acentuar en todo lo que tenga relación con la última milla, principalmente en las grandes ciudades. El número de vehículos en circulación



Imagen de la plataforma logística destinada a productos farmacéuticos de Airpharm en San Fernando de Henares (Madrid) / C.SÁNCHEZ

para atender las necesidades de la última milla en la paquetería seguirá creciendo exponencialmente si no se adoptan medidas como la multiplicación de los *hubs* urbanos, según coinciden los expertos.

El principal objetivo de estas instalaciones pasará porque estas pequeñas plataformas logísticas alcancen la capacidad de absorber considerables volúmenes de *stock* por la noche y a partir de ahí realizar repartos a lo largo del día.

Estos repartos diarios de menor recorrido facilitan la apuesta por vehículos más ecológicos, como los eléctricos, e incluso la utilización de otros modelos de reparto como las bicicletas o los repartidores a pie. Es en este capítulo en el que la utilización de los *hubs* urbanos ligada a la sostenibilidad augura una posibilidad de éxito para el modelo mucho más cierta. No hay que olvidar que los *hubs* urbanos podrán ser de uso exclusivo para un

ECOMMERCE Y HORECA, PUNTOS CALIENTES

La logística de la última milla está fuertemente condicionada por el impacto del significativo crecimiento de las entregas vinculadas al comercio electrónico.

Cuatro de cada diez internautas (43,8 por ciento) realizó alguna compra a través de Internet entre junio y diciembre de 2019. Más del 93 por ciento de estos individuos recibieron algún paquete asociado a dichas compras *online*, según el último informe sobre este sector de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). En este informe no se incluye el balance de los meses afectados por el estado de alarma, en los que según todos los expertos se dispararon los volúmenes hasta convertir este mercado en un constante y permanente pico de actividad.

A la hora de comprar por Internet, la mayoría de clientes escogió recibir el paquete en su domicilio particular (88,4 por ciento) o en su lugar de trabajo (17,7 por ciento), según el referido informe.

Pero el comercio electrónico no es el único bastión de ese gran volumen de entregas B2C que se está generando en las gran-

des ciudades. No hay que olvidar que el canal de los hoteles, restaurantes y cafeterías (Horeca) genera también unos volúmenes de reparto difícilmente igualables en otros países.

Como botón de muestra, en España tenemos en torno a 350.000 puntos de entrega en Horeca, un número prácticamente similar que en el resto de países de la Unión Europea en su conjunto.

En concreto, el 40 por ciento de las entregas de mercancías que se realizan en el centro de Madrid corresponden a este canal. En la actualidad, por cada entrega procedente del comercio electrónico se realizan cuatro de Horeca en la capital, según datos de un informe del Centro Español de Logística (CEL).

Además, las características de las entregas del Horeca y el comercio electrónico son dispares. La mayor parte de las entregas Horeca son mercancías de más difícil entrega y cada establecimiento tiene entre cinco y seis entregas diarias. Por tanto, los *hubs* urbanos tienen en este ámbito de la logística mucho que decir.



LA ÚLTIMA MILLA ES ACTUALMENTE EL ESLABÓN MÁS TENSO DE LA CADENA LOGÍSTICA

LOS HUBS URBANOS SON UNA SOLUCIÓN MUY INTERESANTE PARA EL CANAL HORECA Y EL ECOMMERCE

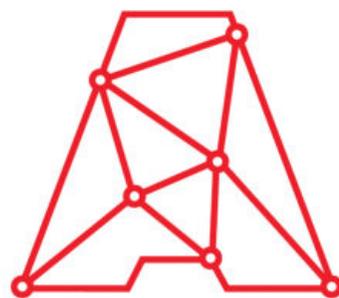
único operador o bien apostar por un modelo colaborativo que conlleve también ciertas reticencias. Por ejemplo, Benjamín Calzón, director de Excelencia en Operaciones de

Seur descarta el modelo de *hub* compartido para la última milla, puesto que “cada empresa tiene un nivel de madurez distinto, a la par que afronta un nivel de inversiones diferente”.

NUEVA RED DE *HUBS* URBANOS

Los ayuntamientos de las grandes ciudades empiezan a tomar conciencia de la importancia de la logística urbana. Así, por ejemplo, el ayuntamiento de Madrid tiene previsto crear “una red de centros de micrologística”, lo que en el sector se conoce como *microhubs* o *minihubs*, con el objetivo de habilitar una distribución en el centro de la capital por medio de vehículos limpios. Así lo contempla en el marco de su plan anticontaminación ‘Madrid 360’, que viene a tomar el relevo al controvertido ‘Madrid Central’. La puesta en marcha de este tipo de instalaciones como una solución factible y sostenible para la última milla es una de las grandes apuestas del equipo de José Luis Martínez-Almeida en materia de movilidad sostenible. En este contexto, el delegado del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante, reconocía recientemente a este

periódico que se trata de una apuesta del consistorio por “modelos de micrologística en el centro de la ciudad, porque tenemos que hacer que la distribución urbana de mercancías (DUM) sea más eficiente en respuesta al incremento que está experimentando en volúmenes”. El delegado de Movilidad del Gobierno local de Madrid matizaba que “las tasas de reparto de comercio electrónico durante la pandemia se han duplicado, pero en unas condiciones óptimas, sin tráfico y sin limitaciones a la distribución de mercancías”, advirtió Carabante. Por este motivo, desde el ayuntamiento “tenemos que regularlo para cuando vuelvan las condiciones anteriores, porque hasta ahora la distribución urbana de mercancías ha sido la gran olvidada en el ámbito de la movilidad de las grandes ciudades”, admitió el responsable municipal.



Aragón Plataforma Logística

Conectando el mundo
Connecting the world

www.aragonplataformalogistica.es

**GOBIERNO
DE ARAGON**

Plataformas:



Sociedades



Consejo asesor:



TRABAJAMOS JUNTOS
PARA

SEGUIR CRECIENDO

Es la mejor manera de volver. Por eso hemos implantado todos los protocolos y medidas necesarias para la seguridad de nuestros espacios y las personas que los viven.

Sigamos creciendo juntos.

