

Transporte

XXI

El periódico del transporte y la logística en España



INMOLOGÍSTICA

Mercado logístico | Europa

La inversión y la contratación logística en Europa marcaron un nuevo récord en 2020, de la mano del fuerte crecimiento de las ventas *online*, según coinciden consultoras y promotores inmobiliarios.

Expertos del sector recuerdan que las restricciones de movilidad impuestas en los momentos más críticos de la crisis sanitaria, para hacer frente a la expansión del coronavirus, aceleró el uso del *ecommerce*, que “se ha convertido, más que nunca, en el motor clave del mercado inmo-logístico”.

Según el analista inmobiliario BNP Paribas Real Estate, la contratación de espacios logísticos aumentó un 14 por ciento en los seis principales países europeos, a pesar de las estrictas medidas de confinamiento a lo largo del pasado ejercicio. El sector, añade, continúa ganado cuota de mercado frente a otras clases de activos, representando el 17 por ciento del total de bienes inmuebles comerciales. Así las cosas, el informe de BNP señala que la cuota de inversión se ha duplicado en 10 años, para situarse en torno al umbral de los 40.000 millones de euros, por cuarto año consecutivo.

14%

de crecimiento de la contratación logística en los seis principales países europeos

Unos datos prácticamente similares a los recogidos en el informe *European Logistics* de Savills Aguirre Newman. Esta consultora inmobiliaria internacional cifra la inversión logística en Europa en 39.000 millones de euros, año récord, con un aumento del 5 por ciento interanual y de un 24 por ciento por encima de la media de los últimos cinco años. Además, se contrataron 26 millones de metros cuadrados de espacio logístico en Europa, un 12 por ciento más que el nivel registrado en 2019 y un 19 por ciento por encima del promedio del último lustro.

Según el informe de Savills

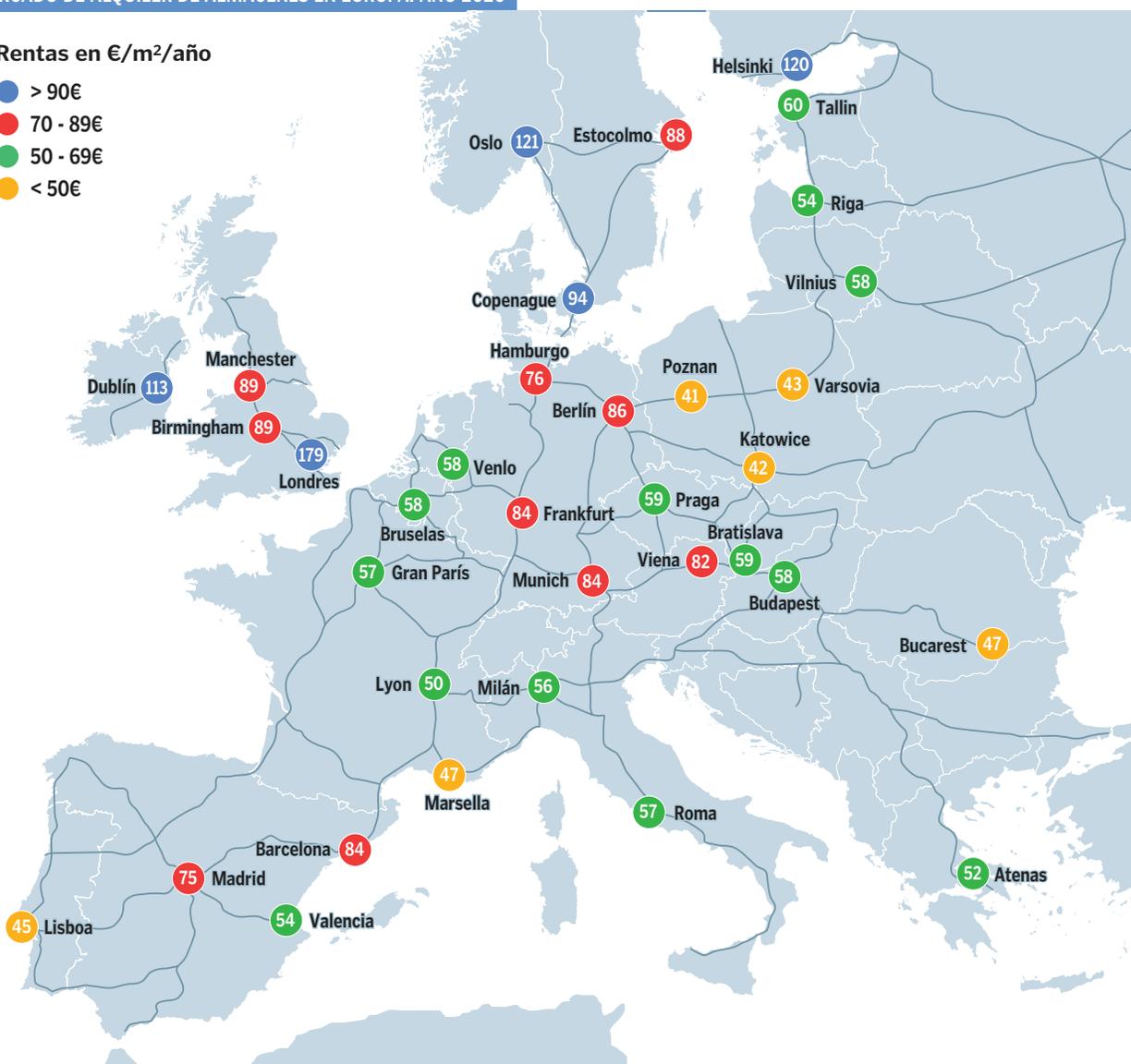
2020: AÑO RÉCORD EN EUROPA

La inversión se disparó hasta los 40.000 millones, impulsada por el *ecommerce*, y la contratación logística alcanzó los 26 millones de m²

MERCADO DE ALQUILER DE ALMACENES EN EUROPA. AÑO 2020

Rentas en €/m²/año

- > 90€
- 70 - 89€
- 50 - 69€
- < 50€



Nota: IV trimestre de 2020. Naves de más de 5.000 m². Coste del alquiler anual por m². Fuente: BNP Paribas Real Estate. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Aguirre Newman, el país a la cabeza de estos datos es Alemania, con un total de 6,8 millones de metros cuadrados. Es decir, un incremento del 3 por ciento en los últimos cinco años y un 26 por ciento del total de Europa. Polonia también registró un año récord de ocupación de superficie logística con un total de 5,2 millones de metros cuadrados, un 45 por ciento por encima de la media de los últimos cinco años. Por otra parte, en Holanda se contrataron 2,6 millones de

metros cuadrados de espacio logístico, un 0,3 por ciento más que en los últimos cinco años. Asimismo, Reino Unido experimentó un incremento del 58 por ciento con respecto a los últimos cinco años, lo que supone un total de 4,7 millones de metros cuadrados. En España, el volumen registrado en los dos principales mercados (Madrid y Barcelona) superó los 1,35 millones de metros cuadrados, lo que representó un incremento interanual del 18 por ciento. El buen com-

BNP PARIBAS REVELA QUE LAS RENTABILIDADES PRIME DISMINUYERON EN EUROPA UNA MEDIA DE 25 PUNTOS BÁSICOS (BPS)

portamiento de Madrid (+70 por ciento) compensó la ralentización del mercado de Barcelona, donde el discreto nivel de disponibilidad (3,4 por ciento) continúa oprimiendo la actividad en el mercado de usuarios.

En cuanto a inversión, el informe de Savills Aguirre Newman concreta que los países europeos más activos han sido el Reino Unido, con 10.270 millones de euros (+13 por ciento en la media de los cinco años), Alemania, 6.600 millones

(+16 por ciento), y Francia, con un desembolso de 4.200 millones (-23 por ciento), que han concentrado la mayoría de las operaciones de inversión, ya que tanto los compradores nacionales como los transfronterizos han optado por los mercados principales. Sin embargo, Polonia, con 2.600 millones (+131 por ciento) y Suecia, 3.400 millones (+45 por ciento), han destacado como los mercados que han obtenido los resultados más significativos con respecto a la media de los últimos cinco años. En España, el mercado de inversión superó ligeramente los 1.500 millones de euros. En la comparativa con el año anterior, la cifra descendió un 8 por ciento. No obstante, desde Savills recuerdan que el porfolio de los activos de Colonial que compró Prologis representó poco más de un 25 por ciento del total. Extrayendo esta operación del análisis, el mercado experimentó un crecimiento del 23 por ciento.

MERCADO LOGÍSTICO EUROPEO. INVERSIÓN POR PAÍS

País	INVERSIONES				
	2020	2019	2018	%20/19	%19/18
Reino Unido	9.450	8.530	10.330	+10,8%	-17,4%
Alemania	7.940	7.530	7.200	+5,4%	+4,6%
Francia	4.150	6.280	3.520	-33,9%	+78,4%
Holanda	3.270	4.580	4.580	-28,6%	0,0%
Suecia	3.060	3.170	1.860	-3,5%	+70,4%
España	1.490	1.850	1.320	-19,5%	+40,2%
Polonia	2.350	1.110	1.940	+111,7%	-42,8%
Italia	1.510	1.430	960	+5,6%	+49,0%
Noruega	910	910	1.840	+0,0%	-50,5%
Austria	270	450	120	-40,0%	+275,0%
Finlandia	410	440	490	-6,8%	-10,2%
República Checa	190	370	570	-48,6%	-35,1%
Irlanda	270	290	120	-6,9%	+141,7%
Bélgica	640	210	250	+204,8%	-16,0%
Rumania	70	120	60	-41,7%	+100,0%
Portugal	130	70	140	+85,7%	-50,0%
Otros países europeos	1.990	1.660	2.010	+19,9%	-17,4%
Total Europa	38.100	39.000	37.310	-2,3%	+4,5%

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

Mike Barnes, responsable de European Research en Savills, explica que “2020 ha sido un año muy importante para el sector logístico en Europa a raíz del impacto que la COVID-19 ha tenido en el *ecommerce*”. Barnes destaca que “se ha alcanzado un alto creci-

miento del comercio electrónico y por tanto de la demanda de activos logísticos” y cree que “el impacto a corto plazo de los confinamientos puntuales locales continuará fomentando el *gasto online*”. En cuanto a las rentabilidades, el informe trimes-

LA INFLUENCIA DE ASIA

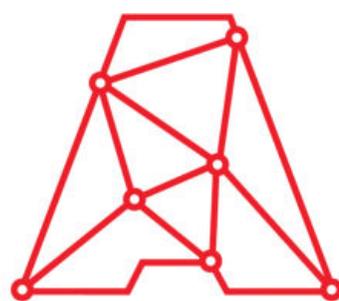
Se está observando una mayor demanda por parte de **operadores chinos de *ecommerce*** que operan a través de sus propios centros de distribución y venden a través de mercados de comercio electrónico establecidos en los mercados europeos.

La iniciativa china OBOR continúa expandiéndose por Europa, y el transporte de mercancías por ferrocarril se extiende ahora hasta Duisburgo, donde está previsto desarrollar la mayor terminal portuaria de Europa para finales de 2022.

Savills cree que, aunque todavía es pronto para la demanda de operadores chinos en Europa, esta tendencia se acelerará en los próximos años.

tral elaborado por BNP Paribas Real Estate revela que “los inversores han reequilibrado sus estrategias de asignación hacia la industria y la logística”. Una nueva realidad que ha dado lugar a una fuerte competencia por los activos *prime* alquilados a largo plazo.

Según BNP Paribas, las rentabilidades *prime* disminuyeron una media de 25 puntos básicos (bps) en Europa, hasta alcanzar niveles “históricamente” bajos en el cuarto trimestre de 2020. Este analista, además, no ve signos de descompresión en el futuro inmediato. Por el contrario, augura que los rendimientos *prime* se comprimirán más aún debido a la fuerte demanda y la escasez de productos en ubicaciones *prime*. En su informe también destaca que en España, “la percepción de los inversores sobre la logística indica claramente que piensan que representa un activo seguro, estable y atractivo”.



Aragón Plataforma Logística

Conectando el mundo
Connecting the world

www.aragonplataformalogistica.es

**GOBIERNO
DE ARAGON**

Plataformas:



Sociedades



Consejo asesor:



Opinión | Inmologística y cadena de suministro

EL SUELO: MATERIA PRIMA



RAMÓN VÁZQUEZ
ADVISORY INDUSTRIAL &
LOGISTICS
CBRE

La economía global está forzando muchos cambios a la vez, más rápidos y con impactos globales, como las cambiantes demandas de los consumidores, la evolución del comercio minorista *online* y la creciente influencia de las áreas urbanas que afectan a cómo los bienes serán fabricados, comercializados, transportados y consumidos. Un escenario que, junto a la creciente influencia de la sostenibilidad medioambiental, está haciendo que los antiguos almacenes evolucionen hacia Estructuras Nodales de Servicios y Soporte (ENSS) para las empresas en las que, la localización, el diseño y las prestaciones, son aspectos clave. De ahí que la inversión en logística inmobiliaria sigue creciendo (de los 4 millones de metros cuadrados en 1990 a los 145 millones en 2020, con más de 200 millones proyectados actualmente), dando lugar a la especialidad 'inmologística', en la que el suelo es clave como elemento sustancial de la cadena de suministro en distintas fases y procesos de desarrollo.

El suelo, como "materia prima", está sometido a distintos procesos urbanísticos, siendo necesario analizar cada proyecto, ya que, aunque el urbanismo en España tiene estructura, gestión y funcionamiento muy similar en todo el territorio, se requiere conocer las 17 leyes del suelo, sus desarrollos o reglamentos y los 8.116 planeamientos generales. Sus diferencias son determinantes a la hora de decidir ubicaciones logísticas en las que es imprescindible considerar las posiciones de nuevos suelos respecto a corredores europeos, proximidad a zonas de población-producción-consumo, en áreas geográficas y ejes con actividad de transporte y logística (maduros, en desarrollo, emergentes o nuevos polos) y a la tipología logística por ámbito geográfico (operaciones de

ámbito nacional-peninsular, distribución regional o de proximidad y 'última milla'), considerando especialmente los parámetros urbanísticos (ocupación, edificabilidad, alturas permitidas o morfologías parcelarias) para el óptimo aprovechamiento del suelo y, por supuesto, el precio. Los actores económicos tienen dos objetivos: mayor flexibilidad y costes más bajos, potenciando el gigantismo (mayores barcos, camiones, trenes y plataformas logísticas). Mientras tanto, los actores del urbanismo siguen utilizando criterios obsoletos en los instrumentos de planeamiento y de gestión con parcelarios no adaptados a necesidades de los usuarios, con excesivos viarios y rotondas, con medianas no permeables, obligando a muchos camiones, durante muchos días y muchos años a realizar recorridos kilométricos excesivos. Infraestructuras innecesarias sobredimensionadas, generando altos costes de construcción y mantenimiento, lo que provoca gran rigidez y mayores costes y descalifica a esos suelos para implantaciones logísticas, y, en consecuencia, los deja convertidos en eriales en los que se entierran millones de euros.

Por eso, cada vez más, comunidades autónomas y ayuntamientos, y sus sociedades públicas y los promotores privados e inversores en la producción de suelos logísticos, buscan la experiencia de consultoras especializadas en inmologística, con profundo conocimiento de la situación y tendencias del mercado inmobiliario y logístico nacional e internacional, para atender al nuevo escenario del mercado global con gran "Know How" en operaciones e infraestructuras logísticas nacionales e internacionales y con perspectiva de nuevos escenarios del mercado global y de innovación estratégica en toda la gestión de la cadena de suministro.

EL SUELO, COMO 'MATERIA PRIMA', ESTÁ SOMETIDO A DISTINTOS PROCESOS URBANÍSTICOS, SIENDO NECESARIO ANALIZAR CADA PROYECTO

LOS ACTORES ECONÓMICOS TIENEN DOS OBJETIVOS: MAYOR FLEXIBILIDAD Y COSTES MÁS BAJOS

LA GRAN DISTRIBUCIÓN Y SUS OPERADORES REFERENCIAN LA ESPECIALIZACIÓN DEL CONJUNTO DE SUELOS DE USO LOGÍSTICO POR LOCALIZACIÓN, PRECIOS Y PERFIL DE LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA DESARROLLADA

Aportan puntos de vista independientes y enfocan soluciones adaptadas a las tendencias del mercado actuales y futuras del transporte y las actividades logísticas, de la sostenibilidad, de las tipologías de inmuebles, de sus equipamientos y tecnologías y de las cada vez más numerosas y variadas normativas de aplicación a las actividades de las cadenas de suministro. De este modo, diseñan suelos que contemplen condiciones urbanísticas adaptadas a los diferentes activos inmobiliarios para las necesidades de cada operativa, conectadas entre sí a través de los modos de transporte.

La gran distribución y sus operadores referencian la especialización del conjunto de suelos de uso logístico por localización, precios y perfil de la actividad logística desarrollada, ampliando posicionamientos en toda la geografía, emergiendo nuevas ciudades pequeñas que se suman a grandes urbes (*hubs*) y a ciudades medianas -"para estas inversiones hay vida más allá de Madrid y Barcelona"- y con nuevas oportunidades para proyectos de suelos que sean enfocados desde la óptica usuario. Atendiendo, además, a reglamentación de Protección contra Incendios como RD 2267/2004 o a Reglamentos europeos y españoles sobre tiempos de conducción y descanso de conductores profesionales en una jornada laboral con ida y vuelta (isócrona de 4,5 horas) lo que hace que posiciones logísticas estén variando, siendo menos relevantes las distancias kilométricas.

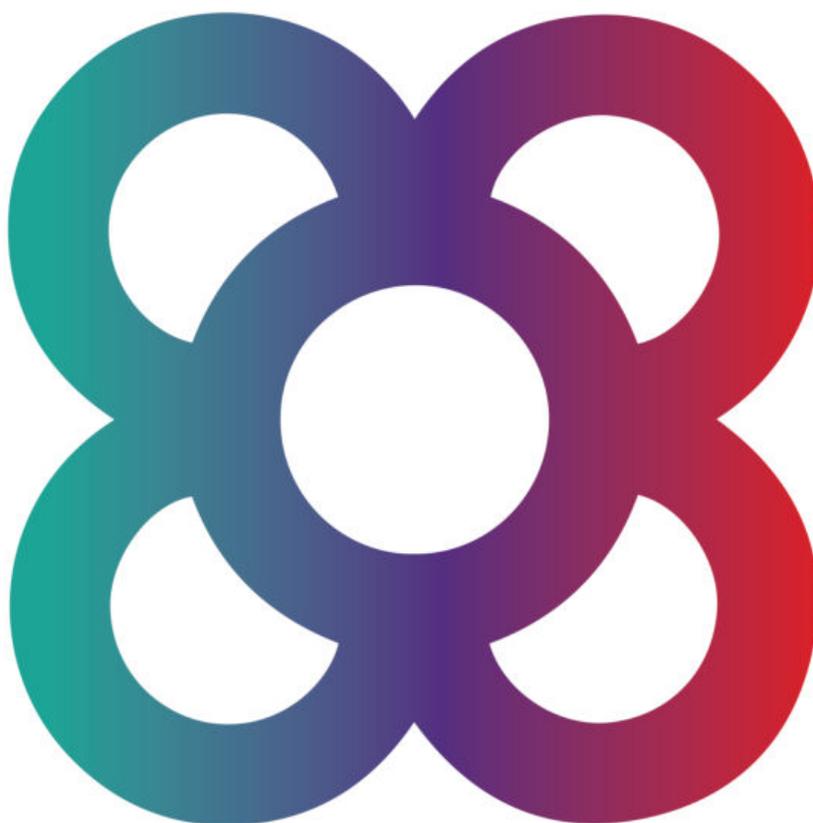
Conclusión: Necesidad de proyectos más estudiados, que posibiliten versatilidad a futuro, atendiendo al respeto al Medio Ambiente, y adaptados a las más modernas normas de seguridad y a los nuevos conocimientos y tendencias que marcarán el devenir y el éxito o el fracaso de los suelos para uso del sector.

BNEW

BARCELONA NEW ECONOMY WEEK

5-8
2021
OCTUBRE

CONECTAR, IMPULSAR, TRANSFORMAR



10 EVENTOS CONECTADOS

REAL ESTATE . LOGISTICS . DIGITAL INDUSTRY
ECOMMERCE . ECONOMIC ZONES . MOBILITY
TALENT . SUSTAINABILITY . SCIENCE . CITY

bnewbarcelona.com

Organizado por:



BGlobal Sponsor:



BAir Sponsor:



Mercado logístico | España

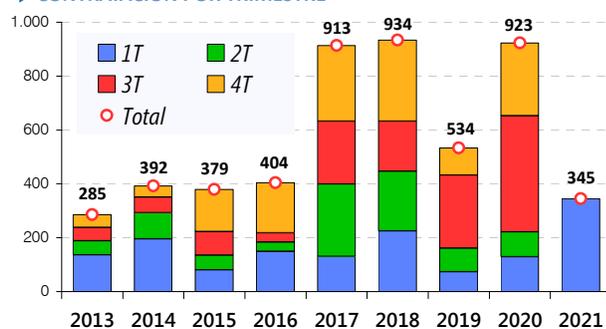
LA LOGÍSTICA, UN SECTOR RESILIENTE

La contratación inmologística en España se dispara un 134% en el primer trimestre de este año, tras añadirse al mercado unos 670.000 metros cuadrados de nuevo producto

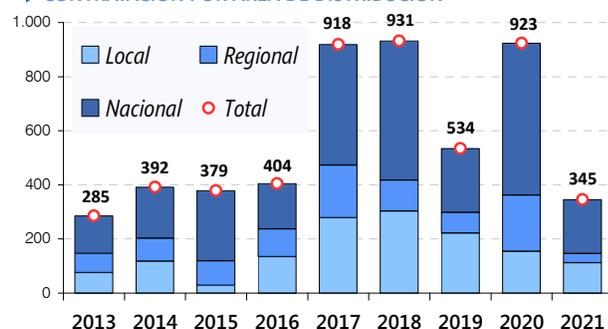
El año 2021 será “extraordinario” para la inversión destinada a proyectos logísticos en España, que alcanzará los 2.000 millones, frente a los 1.400 millones con los que se cerró el ejercicio anterior. Es la previsión de la consultora CBRE, recogida en el informe ‘Real Estate Market Outlook España 2021’. Y más del 50 por ciento de este desembolso se centrará en instalaciones vinculadas al *ecommerce*, auténtico motor del mercado inmologístico. De momento, el año ha arrancado con buen pie, tal y como coinciden expertos del sector. Según datos de CBRE, la contratación logística en España alcanzó la cifra de 670.000 metros cuadrados en el primer trimestre de 2021, incluyendo Valencia, Zaragoza, Sevilla, Málaga y Bilbao, además de los dos focos logísticos del país, zona centro y Cataluña. Una cifra que supone un ascenso del 134 por ciento res-

MERCADO LOGÍSTICO ZONA CENTRO

▶ CONTRATACIÓN POR TRIMESTRE

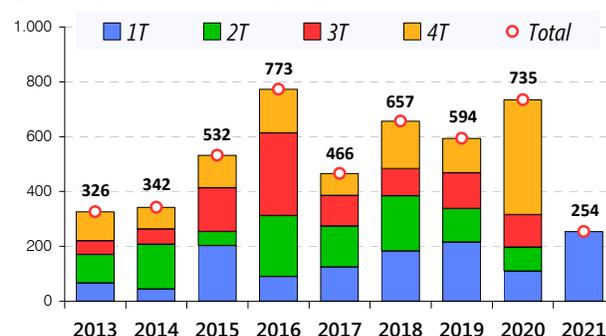


▶ CONTRATACIÓN POR ÁREA DE DISTRIBUCIÓN

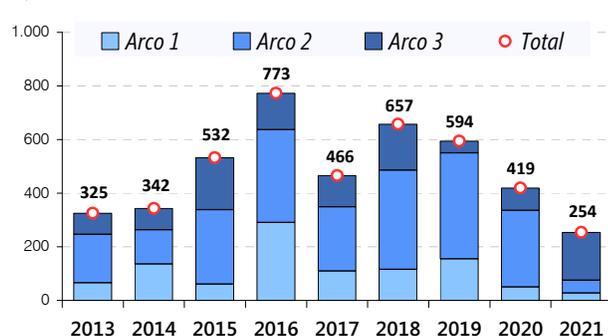


MERCADO LOGÍSTICO CATALUÑA

▶ CONTRATACIÓN POR TRIMESTRE



▶ CONTRATACIÓN POR ARCO



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

MIRANDA EMPRESAS

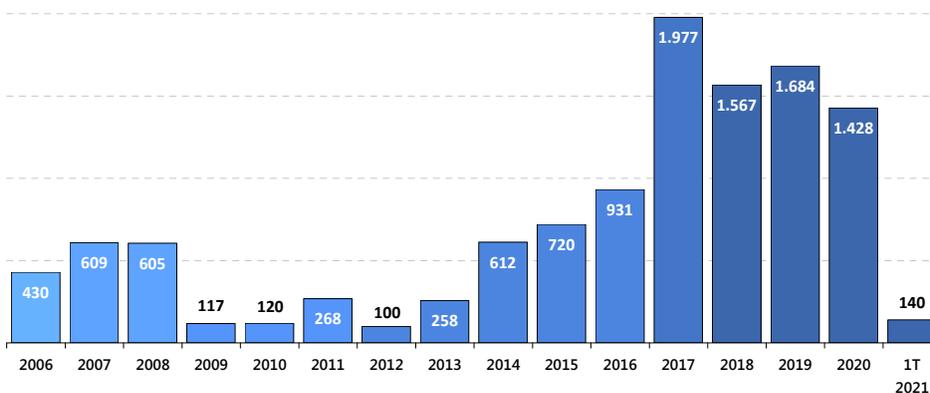
**INMEJORABLE COMUNICACIÓN
AMPLIA DISPONIBILIDAD
DE SUELO LOGÍSTICO
PRECIO MEDIO 18€/m²
30 NUEVAS EMPRESAS
YA HAN INVERTIDO**

CRUCE DE CAMINOS
Eje transeuropeo
Puerto seco peninsular
Aduana
Aeropuerto mercancías a 20 min.
+ de 3 millones personas en 1 h.

pecto a la alcanzada en el mismo período de 2020.

La zona centro registró una contratación de 345.000 metros cuadrados, la segunda cifra más alta registrada en la última década. Por su parte, Cataluña alcanzó una contratación logística de 253.000 metros cuadrados hasta marzo, con un crecimiento del 133 por ciento. Respecto al resto de plazas logísticas, en Valencia se alcanzó una contratación de 32.000 metros cuadrados, lo que supone una caída del 17 por ciento, debido a la existencia de operaciones en curso, sin materializarse al cierre de esta edición, según CBRE. En Zaragoza se registraron 18.000 metros cuadrados, frente a los 4.000 metros cuadrados de 2020, mientras que en otras ciudades, como Sevilla y Málaga, se cerraron pocas operaciones, pese a la elevada demanda, debido a la escasez de producto. Por último, en el mercado de Bilbao no hubo notables variaciones respecto al año

VOLUMEN DE INVERSIÓN LOGÍSTICA EN ESPAÑA



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

anterior, puesto que se registraron cerca de 2.000 metros cuadrados de contratación logística.

En cuanto a la inversión, el desembolso alcanzó los 139,9 millones, un 65 por ciento menos que en el primer trimestre de 2020. Un dato que, según CBRE, "no debe ser alarmante, puesto que aún hay mucho apetito por parte de los inversores hacia el sector". De hecho, la consultora recuerda

que muchas operaciones que empezaron a gestarse en 2020 continúan su curso. Entre las operaciones destacan la compra de activos del porfolio Soko por parte de Clarion Gramercy por 44 millones y la compra por parte de Kefren Capital Real Estate y Tristan Capital de una nave de 65.000 metros cuadrados en Malpica (Zaragoza).

Unas cifras similares maneja la consultora JLL, que

prevé que para 2021 y 2022 se añadan al mercado alrededor de 640.000 metros cuadrados en Madrid y cerca de 233.000 metros cuadrados en Barcelona de nuevo producto logístico. Esta consultora cifra en 160 millones la inversión hasta marzo, lo que supone un descenso del 55 por ciento, teniendo en cuenta que a principios de 2020 se firmó un porfolio logístico de gran volumen.

MÁS DEL 50% DE LA INVERSIÓN SE CENTRARÁ EN INSTALACIONES VINCULADAS AL ECOMMERCE

CONTINÚA EL APETITO INVERSOR HACIA EL SECTOR

ÁREA LOGÍSTICA BAHÍA DE ALGECIRAS
En servicio sectores 1 y 2,86 ha.
Reserva de suelo 205 ha.

ÁREA LOGÍSTICA DE CÓRDOBA
En servicio 22 ha.
Ampliación 13 ha.

ÁREA LOGÍSTICA DE MÁLAGA
En servicio 27 ha.
Ampliación 37 ha.

ÁREA LOGÍSTICA DE SEVILLA
En servicio 28 ha.
Ampliación 207 ha.

Junta de Andalucía
Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio

Red Logística de Andalucía
Crecemos en Red

Mercado logístico | Expectativas



Las instalaciones logísticas se encaminan a corto y medio plazo hacia una creciente apuesta por la automatización y por la sostenibilidad /SÁNCHEZ

EL LOGÍSTICO ES EL ÚNICO SECTOR DENTRO DEL INMOBILIARIO QUE HA IDO INCREMENTANDO DE MANERA CONSTANTE SU VALOR

EL COMERCIO ELECTRÓNICO ESTÁ GENERANDO UNA ENORME DEMANDA INVERSORA EN INMOLOGÍSTICA

LOGÍSTICA: UN VALOR SEGURO

Los activos inmologísticos siguen revalorizándose, registrando un incremento medio del 4% en España al cierre del pasado año y con algunas localizaciones como Madrid y Barcelona por encima del 5%

Las valoraciones de los activos inmologísticos en España crecieron un 4 por ciento al cierre de 2020.

Así lo pone de manifiesto el último informe del 'Índice CBRE' presentado por la firma internacional de consultoría y servicios inmobiliarios. Esta revalorización media se elevó, a su vez, por encima del 5 por ciento en los mercados con más actividad, como son los de Madrid y Barcelona. En conjunto, la revalorización de los activos logísticos se incrementó un 43 por ciento en el período 2014-2020 según datos de CBRE.

"Es el único sector dentro del inmobiliario que ha ido subiendo de manera constante su valor a lo largo de toda la evolución de este índice", afirma Daniel Zubillaga, director nacional Consultoría de CBRE España.

"Entre los sectores ganadores del inmobiliario en el último año hay que destacar por encima de todos al logístico", refrenda Javier Kindelan, CEO Valuation Advisory EMEA y vicepresidente de CBRE Es-

paña. "El sector logístico se está viendo impulsado por el comercio electrónico, que está generando una enorme demanda inversora", matiza.

"No hay que olvidar que el volumen de envíos del comercio electrónico se ha impulsado en los últimos meses en la misma medida que se preveía de cara a los próximos tres o cuatro años", apunta Kindelan.

REVALORIZACIÓN

El 'Índice CBRE' recoge las valoraciones de 84 activos inmologísticos, que suman más de 3,2 millones de metros cuadrados de superficie y un valor agregado de 2.200 millones de euros. La revalorización en el cuarto trimestre del año se situó en el 2 por ciento, según el informe, para cerrar el ejercicio con el citado 4 por ciento.

Por su parte, estos activos arrojaron una revalorización en el primer trimestre de 2021 del 1,14 por ciento respecto al cuarto trimestre de 2020, después de cerrar el ejercicio con la citada revalorización anual del 4 por ciento.

En lo que se refiere a las rentas, estas viven un momento de estabilidad. Las rentas *prime* en Madrid se mantienen en el entorno de los 5,5 euros por metro cuadrado y mes, mientras que en Barcelona se elevan hasta los 7 euros por metro cuadrado y mes.

Todo apunta a que la estabilidad se mantendrá en los próximos meses, según señalan los expertos. Esta situación es debida a que pese a la elevada demanda, la incorporación al mercado de nueva superficie ha limitado y continuará limitando una variación al alza de las rentas.

nuevos contratos de arrendamiento, así como más ayudas a las nuevas implantaciones, una medida que ya empezó a convertirse en habitual como consecuencia de la pandemia.

Los buenos datos en cuanto a la revalorización de los activos logísticos están dando lugar a un incremento de la inversión en desarrollos especulativos tanto en los grandes mercados del centro peninsular y Cataluña como en otros como País Vasco, Málaga, Sevilla y Alicante, en los que la escasez de producto nuevo y la menor inflación en el precio del suelo hace que sean zonas interesantes para invertir.

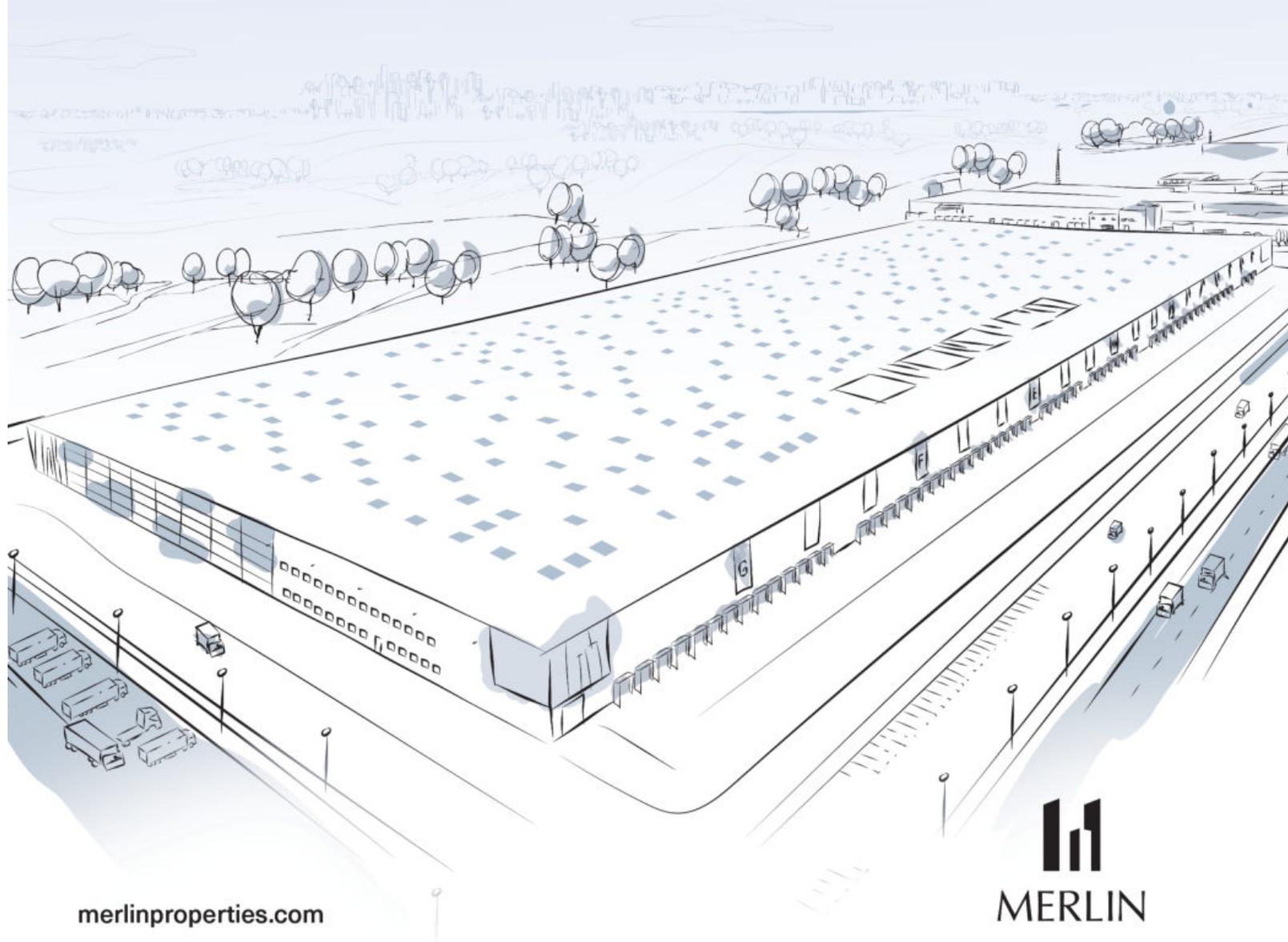
En un mercado cada vez más marcado por el auge del *ecommerce*, las previsiones de consultoras como CBRE España destacan un comportamiento extraordinario para la inversión en logística. La elevada presión compradora y la salida al mercado de importantes portafolios, dará lugar en 2021 a un volumen de inversión superior a los 2.000 millones en el mercado nacional.



Por otro lado, otra tendencia que ya se produjo el pasado año y que se mantiene en el presente es el aumento de incentivos en los

Siempre al lado de nuestros clientes

En **Merlin Properties** somos capaces de dar respuesta a las necesidades de nuestros clientes a través de **soluciones a medida** y apostamos por una gestión responsable de nuestro negocio creando productos que satisfacen las demandas del mercado.



merlinproperties.com


MERLIN

Mercado logístico | Protagonistas

El auge del comercio electrónico está impulsando la contratación de espacios logísticos en España.

De entre todos los actores que participan en este período de bonanza destaca sobremedida Amazon. El gigante del comercio electrónico alcanzó la friolera de 992.707 metros cuadrados de instalaciones logísticas al cierre del pasado año (ver mapa).

La compañía ha destinado para ello más de 2.900 millones de euros de inversión en nuestro país desde su desembarco en 2011.

El pasado año, la multinacional incorporó a su estructura cinco nuevas instalaciones. En concreto, dos centros logísticos en Dos Hermanas (Sevilla) y Alcalá de Henares (Madrid), así como tres estaciones logísticas en Murcia, Rubí (Barcelona) y Leganés (Madrid). Estas cinco nuevas instalaciones suman conjuntamente más de 330.000 metros cuadrados. Tan solo en Madrid, la firma contrató el pasado año el 34,8 por ciento del total del mercado inmo-logístico, según un informe de la consultora BNP Paribas Real Estate.

NUEVOS PROYECTOS

Pero el crecimiento de la capacidad logística de Amazon no se detiene, ya que se van sucediendo nuevos proyectos. Amazon ha anunciado que está ampliando aún más el tamaño de su red de centros logísticos en España para aumentar la capacidad y apoyar mejor a las pequeñas y medianas empresas independientes que utilizan su servicio de almacenamiento y entrega.

Entre otros proyectos, la multinacional ha solicitado la licencia para instalarse en una parcela de 200.000 metros cuadrados en Siero. También ha dado inicio a las obras de construcción de una nueva plataforma logística de 12.000 metros cuadrados en El Puerto de Santamaría (Cádiz). Además, ha iniciado los trámites para la adquisición de una parcela de 200.000 metros cuadrados en la plataforma logística del suroeste europeo de Badajoz.

Por su parte, para el próximo otoño está prevista la puesta en marcha del se-

AMAZON, PRINCIPAL ANIMADOR DEL MERCADO INMOLOGÍSTICO

El gigante del comercio electrónico, que alcanzó ya al cierre del pasado año el millón de metros cuadrados de instalaciones operativas en suelo español, continúa sumando aperturas y nuevos proyectos



Fuente: Amazon. Elaboración: TRANSPORTE XXI

gundo centro logístico de Amazon en Illescas (Toledo). La multinacional ya dispone de una instalación operativa desde 2019 con 200.000 metros cuadrados de superficie de almacenaje. La nueva plataforma contará, a su vez, con 180.000 metros cuadrados, estará destinada al almacenaje de productos de pequeño tamaño y se convertirá en el quinto centro robotizado de la firma en España, junto con los centros

LA INVERSIÓN EN LOGÍSTICA DE AMAZON EN ESPAÑA SUPERA LOS 2.900 MILLONES DE EUROS DESDE 2011

logísticos de El Prat (Barcelona), Dos Hermanas (Sevilla), el anunciado de Huesca (Murcia) y el centro de distribución de Barberá del Vallés (Barcelona). Al mismo tiempo, Amazon se reforzará en Cataluña con un centro de operaciones de 9.000 metros cuadrados en Tarragona y tres nuevas estaciones logísticas en Barcelona (10.700 metros cuadrados), Mollet del Vallés (10.400) y Montcada y Reixach (13.490).

Son solo algunos ejemplos de los proyectos que la compañía fundada por Jeff Bezos planifica para su expansión logística en el mercado español. Todo esto sin olvidar las futuras instalaciones de Amazon Web Services (AWS) en la plataforma logística de Huesca (Plhus). Este proyecto supone una actuación de 157.000 metros cuadrados y estaría en marcha entre finales de 2022 y principios de 2023, según previsiones.

PUBLICIDAD



Líder en Inmologística, Suelo Logístico y Servicios

Integrada en:



SOSTENIBILIDAD
Medioambiental Sectorial
Económica Social

Alineación con las áreas prioritarias recogidas en la Estrategia Green Deal de la Unión Europea

**URBANISMO SOSTENIBLE
CONSTRUCCIÓN SOSTENIBLE**



URBANISMO
DESARROLLADO con definición de parámetros relevantes en Aprovechamientos Edificatorios **OCUPACIÓN, EDIFICABILIDAD, VOLUMEN, ALTURA** y **NORMATIVAS** de aplicación claras

Gestión Urbanística Edificación
Actividad



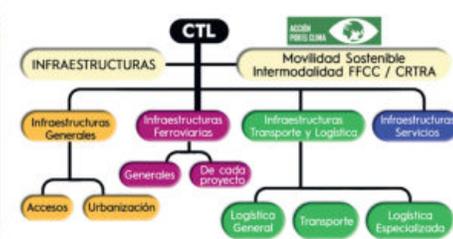
ESPECIALIZACIÓN
para EMPRESAS con ACTIVIDADES:
TRANSPORTE
LOGÍSTICA
SERVICIOS

Consumo Producción
Distribución E-Commerce

Adaptable a necesidades
Implantación Usuarios



LOCNECTION
Localización
+ Comunicaciones
+ Infraestructuras
+ Conexiones



OPTIMIZACIÓN PARCELARIA
Viabilidad operativa de las alternativas de parcelas con distintas posibilidades constructivas para las implantaciones necesarias



Mercado logístico | Madrid

CRECIMIENTO A TODA MÁQUINA

El auge del *ecommerce* dispara la contratación logística en la zona centro a los niveles más altos de la última década pese a la pandemia

DISTRIBUCIÓN DEL SUELO LOGÍSTICO EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DE MADRID



Fuente: CBRE. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

El sector logístico ha sido uno de los más resilientes en 2020 y en particular el mercado de alquiler, que ha mostrado un sólido desempeño pese a la pandemia de la COVID-19. El auge del comercio electrónico ha sido la principal palanca para que el sector inmologístico haya seguido en crecimiento en Madrid y su área de influencia pese a la citada pandemia. La zona centro peninsular (Madrid, Guadalajara y Toledo) registró el pasado año la segunda cifra más alta en contratación logística desde 2011, con la suma de 923.000 metros cuadrados, de los que 722.000 fueron

netos, es decir, nueva superficie logística en contratación, según datos de CBRE España. Este dato de contratación neta es significativamente superior a los 257.000 metros cuadrados de 2019. El 46 por ciento de las operaciones fueron bajo la fórmula de "llave en mano" y el 43 por ciento estuvieron directamente vinculadas al comercio electrónico. El pasado año se cerraron una decena de transacciones correspondientes a naves mayores de 25.000 metros cuadrados, la mayor parte situadas en el área de distribución nacional de los ejes A-2 y A-42.

En cuanto a las rentas, Madrid alcanza los 5,5 euros por metro cuadrado y mes en zona *prime*. Estas rentas se mantendrán estables en 2021 según las previsiones de CBRE. La absorción del último trimestre en Madrid fue especialmente significativa, con una cifra de 270.000 metros cuadrados contratados en esos tres meses, lo que supuso duplicar lo alcanzado en el último trimestre de 2019, según datos de Knight Frank, que, además, incrementa la cifra de contratación logística en el total del año en Madrid hasta los 970.000 metros cuadrados.

MADRID ABSORBERÁ EN 2021 LOS 363.000 M2 DE NAVES LOGÍSTICAS A RIESGO EN CONSTRUCCIÓN

Por otro lado, el mercado inmologístico de Madrid cerró el pasado año con un incremento significativo del tamaño medio de las naves demandas.

En concreto, en 2020 el tamaño medio de la nave logística requerida se situó en 16.302 metros cuadrados frente a los 10.622 metros cuadrados de media del ejercicio anterior, según un informe de BNP Paribas Real Estate. El incremento de la demanda motivado por el incremento del comercio electrónico es "palpable", según reconoce el citado informe.

En lo que al primer trimestre del presente año se refiere, la zona centro registró una contratación de 345.000 metros cuadrados, de los que 187.000 metros cuadrados fueron de contratación neta, según datos de CBRE España.

Esta cifra total de contratación supone la segunda más alta registrada en la última década y un ascenso del 167 por ciento respecto a la alcanzada en el mismo periodo de 2020. Es destacable, según apuntan desde CBRE, que más del 70 por ciento de la contratación estuvo vinculada a alquileres de producto construido a riesgo.

NAVES A RIESGO

Madrid y su área de influencia absorberán en el presente año 2021 los 363.000 metros cuadrados de naves logísticas a riesgo que se encuentran en construcción actualmente, según las previsiones de CBRE España.

La mayor parte de esas nuevas instalaciones se encuentran actualmente disponibles, "si bien se prevé que esta nueva oferta se absorba rápidamente dada la elevada actividad que se espera en 2021", señalan desde la consultora inmobiliaria.

En el caso concreto de Madrid, la absorción logística en la región se situó en 338.000 metros cuadrados de superficie contratada el pasado año, que se incrementará un 15 por ciento más en 2021 según las previsiones. Esto, en la práctica, supondría en torno a 50.000 metros cuadrados más y rondar de esta manera los 400.000 metros cuadrados en el año, según han confirmado a este pe-

riódico fuentes de CBRE. Otro de los aspectos a destacar del mercado inmologístico de la zona centro peninsular, que sigue concentrando un número elevado de transacciones en el ámbito inmologístico sobre el conjunto del mercado español, es que se expande en mayor medida por el sur de Madrid.

“Es verdad que la zona de la A2, con ubicaciones como Guadalajara, Alcalá de Henares, entre otras, está bastante copada y ahora son emplazamientos como Illescas, Seseña y Toledo los que se ven como principales áreas de expansión”, señala Fernando Fuente, director nacional de Valoraciones y Consultoría de CBRE España. Esta expansión se explica, sobre todo, desde el punto de vista de mayor disponibilidad de suelo “para cubrir foco y poder desarrollar productos en estas localizaciones, principalmente naves y plataformas llave en mano”, matiza Fuente. El primer trimestre de 2021



Plataforma logística promovida por Prologis en Azuqueca de Henares (Guadalajara) / PROLOGIS

“ha sido un poco de descanso”, desde el punto de vista inmologístico. “entre operaciones que se han terminado y operaciones que se están desarrollando”, pero “somos muy optimistas con este sector porque todavía estamos consumiendo menos comercio electrónico que otros países europeos, por lo que tiene

mucho recorrido y goza de mucha salud”, reconoce Fuente.

“El negocio inmologístico se está viendo muy impulsado por el comercio electrónico, que ha completado en seis meses las previsiones que teníamos para los próximos tres o cuatro años en España”, afirma Javier Kindelan, CEO Va-

luation Advisory EMEA y vicepresidente CBRE España. Este aumento del negocio del comercio electrónico está teniendo también su incidencia en el mercado inmologístico de la zona centro y resto de España con un auge de la logística de proximidad, lo que se ha visto reflejado en un elevado interés hacia activos de última milla, tanto en la capital como en ciudades de más de 100.000 habitantes. Los expertos auguran que esta es una tendencia que se acelerará en los próximos años con el objetivo de acercar las mercancías al consumidor final y teniendo en cuenta también la sostenibilidad.

En cuanto a las expectativas para el sector inmologístico en Madrid a corto plazo, los expertos son muy optimistas. En este sentido, “hay que fijarse mucho en el subyacente, es decir, qué está pasando con la ocupación, la absorción y las rentas y todo indica una tendencia muy positiva”, afirma Kindelan.

Gracias

a nuestros clientes por su **confianza**.

Y a todas las personas que trabajan en el Puerto de Bilbao, y en el sector del transporte y de la logística, por su **compromiso**.

Bilbao
PORT



Mercado logístico | Cataluña

UN MERCADO INMUNE A LA PANDEMIA

La contratación de suelo logístico crece por encima del 120% en el primer trimestre, sobre todo para responder a las necesidades de espacio generadas por el *ecommerce*

El mercado inmo­logístico catalán no sabe de pandemias cerrando el primer trimestre del año con crecimientos por encima del 120 por ciento, según coinciden consultoras y promotores inmobiliarios.

La contratación de plataformas logísticas alcanzó los 253.000 metros cuadrados durante el primer trimestre de 2021, de los que 215.000 fueron contratación neta. Y ello supone un incremento del 133 por ciento respecto al mismo periodo de 2020, según datos de CBRE.

Para el mismo periodo, un incremento similar, del 135 por ciento, hasta los 256.184 metros cuadrados de superficie construida, calcula Forcadell, mientras que Savills Aguirre Newman cifra la mejora en el 126,4 por ciento, sumando un volumen de 246.098 metros cuadrados.

El *ecommerce* es el "culpable" de este vertiginoso incremento: "Las transacciones relacionadas con el *ecommerce* han abarcado el 78 por ciento del total en este primer trimestre", señalan desde CBRE.

Forcadell pone nombre y apellidos: "Este aumento espectacular tiene una explicación muy concreta y es la contratación de 140.000 metros cuadrados por parte de Amazon en el Far d'Empordà (Girona)". Restando esta operación del total, la superficie contratada "está en línea con el primer trimestre de 2020", añaden desde esta inmobiliaria.

Otra operación que destaca Savills Aguirre Newman es la de Aosom, también especializada en ventas *online*, que alquiló 28.000 metros cuadrados en Valls (Tarragona).

El auge que está experimentando el *ecommerce* y los nuevos hábitos de consumo asociados a la venta *online*, acelerada por el impacto de la pandemia, han

DISTRIBUCIÓN DEL SUELO LOGÍSTICO EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DE BARCELONA



Fuente: CBRE. Elaboración TRANSPORTE XXI

propiciado que esta actividad haya seguido siendo una de las más dinámicas en la demanda de espacio durante los tres primeros meses de 2021", constata Savills Aguirre Newman. Y ello ha provocado un "aumento de las transacciones de espacio vinculadas al *delivery* y relacionadas con la distribución de la última milla", añade.

MÍNIMO STOCK

Al margen de la operación de Amazon, estas transacciones "se han llevado a cabo principalmente en la primera corona y centro, áreas que continúan registrando una tasa de disponibilidad mínima del 0,8

por ciento en el primer caso y del 1,2 por ciento en el segundo", alerta Savills Aguirre Newman.

En cuanto al número de operaciones, sumaron un total de 17 en el primer trimestre, de las que ocho fueron naves de obra nueva o "llave en mano".

Siete de las operaciones, con un total de 197.340 metros cuadrados, estuvieron vinculadas directamente con el comercio electrónico. Para hacer un cálculo de la contratación media en Cataluña, "debemos descartar la operación de Logis Empordà (Amazon). Si lo hacemos, la operación media se sitúa en 7.262 metros cuadrados, algo por

EL 78% DE LAS OPERACIONES ESTÁN RELACIONADAS CON LAS VENTAS *ONLINE*

EL PRECIO SE MANTIENE EN 7 EUROS EL M2 EN LA ZONA *PRIME*

encima de los últimos trimestres, pero en línea con lo que es el mercado catalán", señala Gerard Plana, director del departamento de Industrial-Logística de Forcadell.

En cuanto a la renta, el precio está en los 7 euros el metro cuadrado el alquiler mensualmente en la zona *prime*, "se mantiene respecto al mismo periodo del año pasado y con tendencia a permanecer estable en los próximos meses", destacan desde CBRE.

Coincide Forcadell: "Aunque hay zonas de Cataluña en las que está costando más de lo previsto encontrar inquilino, los números generales hacen que los

precios se mantengan inalterables en todas las coronas”.

En cuanto a la inversión, “Cataluña constituye un mercado prioritario como destino de inversión de los grandes fondos internacionales, así como de los promotores especializados en la localización de suelo”, apunta Gloria Valverde, directora del departamento Industrial y Logístico de Savills Aguirre Newman en Barcelona. No obstante, alerta la experta “este interés se ve limitado por la falta de producto tanto de nave construida como de suelo para promover, lo que está llevando a los inversores a adoptar soluciones creativas para invertir acorde a las características de este mercado”.

Los inversores “mantienen el máximo interés en el inmo-logístico catalán y la dificultad para encontrar terrenos finalistas para promover sigue siendo el mayor problema para nuevos desarrollos”, coinciden desde Forcadell.

CBRE calcula que las rentabilidades están situadas en el 4,75 por ciento, “la elevada presión compradora que se espera en los próximos meses se reflejará en una mayor compresión a lo largo de 2021”.

Cataluña registró 419.000 metros cuadrados contratados de plataformas logís-



La disponibilidad en la zona *prime* es mínima.

ticas (246.000 metros cuadrados de contratación neta) en 2020, lo que supone un ligero descenso frente a los 593.000 metros cuadrados de 2019.

PLAN ESTRATÉGICO

La promoción de nuevo suelo logístico es una de las prioridades que fija el IV Plan Estratégico 2021-2025 de la Autoridad Portuaria de Barcelona. Y ello debido a que la Zona de Actividades Logísticas (ZAL)

del puerto tiene el 97 por ciento de su suelo ocupado. Se trata de “un éxito que dificulta su crecimiento”, señalan desde Cilsa, la sociedad gestora de la plataforma logística. Por este motivo, el Plan Estratégico identifica como necesario encontrar nuevo terreno logístico.

Por otra parte, una de las actuaciones más destacadas que está desarrollando Cimalsa, empresa pública de la Generalitat que pro-

mueve centros de transporte y plataformas intermodales, es la segunda fase de Logis Empordà (Girona) con una inversión de 5,7 millones de euros.

La actuación supone una oferta de suelo logístico de 328.000 metros cuadrados, que se sumarán a los 163.000 metros cuadrados de la primera fase. Cimalsa prevé que las primeras empresas empiecen a operar en el nuevo espacio a finales de 2021.

EL PLAN ESTRATÉGICO DEL PUERTO DE BARCELONA RECOGE EL DESARROLLO DE NUEVO SUELO LOGÍSTICO ANTE EL ÉXITO DE LA ZAL, CON EL 97% DE LA SUPERFICIE OCUPADA

CIMALSA INICIA LA SEGUNDA FASE DE LOGIS EMPORDÀ, QUE SUPONE UNA OFERTA DE 328.000 M2 DE SUELO LOGÍSTICO

NAVES LOGÍSTICAS | NAVES CROSS DOCK | SUELOS INDUSTRIALES

Contamos con activos logísticos e industriales a nivel nacional.
Contáctenos y nuestros expertos le enseñarán el camino.

#ÚltimaMilla

#Inmologística

#Venta

#RealEstate

#Alquiler

#CrossDock

#NaveIndustrial



INMOKING

MADRID
911 09 05 03

www.inmoking.com

VALENCIA
963 38 54 84

Mercado logístico | Valencia

DISTRIBUCIÓN DEL SUELO LOGÍSTICO EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DE VALENCIA



Fuente: Triangle Real Estate Management. Elaboración TRANSPORTE XXI.

press, CTT Express, Seur, ABC Parts, Casanova International Logistic, Hefame, El Mosca, RFL Cargo, FM Logística y Regina Trans abrieron instalaciones en Valencia, un aluvión de centros logísticos al calor del auge del *ecommerce* en Valencia, así como de los tráficos portuarios y del parque de proveedores de Ford en Almussafes.

Un crecimiento al alza impulsado por la calidad del *stock* actual de naves, el fuerte desarrollo del comercio electrónico y el consecuente aumento de la demanda de plataformas por parte de operadores de paquetería y el desarrollo de nuevos proyectos. Un contexto que ha propiciado que gigantes de la distribución como Lidl, Leroy Merlin o Conforama, entre otros, hayan instalado sus operativas en el territorio valenciano. Sin embargo, todavía falta por cristalizar nuevas operaciones para la última milla, un mercado que aún tiene mucho recorrido en los próximos años. CBRE explica que “no hay prácticamente ningún desarrollo especulativo en construcción”, indicando que “Sagunto está siendo una de las zonas más activas”.

CRECE EL STOCK

El *stock* de naves, al cierre del primer trimestre de 2021, es de 3.729.645 metros cuadrados, tras haber cerrado 2020 con un crecimiento del 26 por ciento y una cifra de 3.663.000 metros cuadrados. La consultora indica que “el *stock* en Valencia ha crecido un 70 por ciento en los últimos cinco años con una oferta que hoy es de alta calidad gracias a la profesionalización de los activos por parte de los promotores y fondos de inversión”. Las rentas *prime* están estables, en 4,50 euros/mes por metro cuadrado.

Para el desarrollo de la inmo-logística será vital disponer de nuevas bolsas de suelo. Para ello, seá clave que las administraciones impulsen una política activa de promoción de suelo logístico.

Desde el sector inmo-logístico se apuesta por “cualquier desarrollo a menos de 30 kilómetros del puerto de Valencia”, al calor del

VALENCIA CRECE EN ATRACTIVO

La inversión en naves se acelera por parte de fondos internacionales por el ‘boom’ del comercio electrónico y el valor estratégico del puerto

Valencia gana peso como “foco donde se está posicionando el mercado de capitales” en el sector inmo-logístico, según confirman fuentes de la consultora CBRE. “Un proceso que se ha acelerado en los últimos cuatro años”, añaden.

El tirón del comercio electrónico, de la distribución comercial y de los flujos de mercancías por el puerto de Valencia están aumentando el papel de la provincia como uno de los nuevos núcleos estratégicos del sector inmo-logístico en España.

La provincia captó 153 millones de inversión en la puesta en marcha de nuevos activos logísticos en 2020, una cifra que la consultora CBRE estima que se repita en 2021. Viene a suponer más del 10 por ciento de la inversión rea-

lizada en 2020 en toda España, que ha sido cuantificada por la compañía en 1.500 millones de euros. La inversión creció en Valencia un 80 por ciento durante el pasado año, tras haber registrado operaciones por valor de 85 millones de euros en 2019.

Desde CBRE se explica que “ha cambiado la actitud de los fondos internacionales y Socimis” con Valencia, donde ya están trabajando más de 20 inversores actualmente, “muy interesados en comprar activos en la provincia, con una expectativa muy buena”.

CBRE indica que una de las principales tendencias del mercado de inversión en Valencia es su consolidación como tercera plaza en inversión nacional. Además, no solo capta el interés por parte de inversores

LA OPORTUNIDAD PARA AUMENTAR EL ‘STOCK’ DE SUELO LOGÍSTICO ES CLAVE ANTE LA FUTURA EXPANSIÓN DEL PUERTO DE VALENCIA

provenientes de otros sectores, sino que también el elevado interés por parte de los fondos internacionales hacia activos logísticos con especial interés en ‘last mile’.

Durante 2020, en la provincia de Valencia se contrataron 320.000 metros cuadrados de suelo logístico, “con un aumento de contratación en las naves de grado A y de la autopromoción”, la cifra más alta desde 2013.

CBRE estima que actualmente hay 218.500 metros cuadrados de nuevas naves en construcción y la previsión de otros 328.000 metros cuadrados potenciales de proyectos ‘llave en mano’.

Durante el pasado año, las empresas Svan, Pallbox, Dia, Cecotec, Improving, XPO, Lidl, Correos Ex-

desarrollo comercial de la ampliación norte del enclave, que aumentaría hasta un 15 por ciento el número de proyectos en los próximos años.

Por otro lado, un estudio realizado por la consultora Triangle Real Estate Management sobre las tipologías de inmuebles del *stock* logístico en Valencia refleja que los activos actuales que lo componen en un 44 por ciento son inmuebles con una superficie que no alcanza los 10.000 metros cuadrados. Únicamente un 8 por ciento del número total de los inmuebles tiene una superficie superior a 30.000 metros cuadrados.

Estas circunstancias dejan patente, según la consultora, la inexistencia de activos de grandes dimensiones en Valencia. Aunque gracias a la creación de suelo en municipios como Cheste o Sagunto con un diseño de parcelas de mayores dimensiones, la superficie de inmuebles de gran formato (más de 30.000 metros cuadrados) se ha incrementado hasta un 30 por ciento en los últimos tres años (250.000 metros cuadrados).

En paralelo al *stock* logístico disponible en la provincia de Valencia, la consultora Triangle Real Estate Management ha estudiado los inmuebles logísticos destinados al almacena-



Obras de construcción del centro logístico de Cecotec / MARTÍNEZ

miento en frío. En la actualidad existen aproximadamente 100.200 metros cuadrados construidos de inmuebles adecuados para esta actividad.

Por otro lado, la disponibilidad de nuevos activos inmo-logísticos se concentra en la zona centro (Ribarroja-Cheste-Quart) debido al mayor número de nuevos parques logísticos construidos, seguido de la Pista de Ademuz.

La provincia de Valencia ha pasado de tener una tasa del 6,15 por ciento en 2020 al 6,14 por ciento al cierre de marzo de 2021. Según Triangle REM, esta pe-

queña diferencia se debe a que la contratación se ha suplido prácticamente con la incorporación y finalización a la oferta de la plataforma logística de VGP en el Parque del Circuito de Velocidad de Cheste.

La actual disponibilidad de inmuebles construidos en el mercado logístico de Valencia, se encuentra localizada, principalmente, en Ribarroja, Quart de Poblet y Cheste, zona *prime* de Valencia, Llíria y Torrent. Las plataformas con mayor tamaño disponibles se ubican en el anillo 1, Cheste, Quart de Poblet y Torrent. Estas nuevas plataformas

VALENCIA CAPTÓ 153 MILLONES DE EUROS EN INVERSIONES PARA LA PUESTA EN MARCHA DE NUEVOS ACTIVOS LOGÍSTICOS

LA PROVINCIA NECESITA DE MAYORES BOLSAS DE SUELO PARA OFRECER ACTIVOS DE GRANDES DIMENSIONES

disponen de una superficie superior a los 15.000 metros cuadrados de techo, pudiendo atender a grandes operativas.

BUENAS EXPECTATIVAS

De acuerdo a los proyectos en marcha y la evolución económica, se prevé que 2021 sea un "año positivo". Las empresas Mario Pilato, SPB, Andreu World, Hefame, Cecotec, Raminatrans, VCD, Saltoki, Mercadona, Grupo Arnedo, Disfrimur, Cotripiel, Lannuti, Grupo AZA y Grupo Mazo, con una superficie global de 380.180 metros cuadrados, según la consultora Triangle REM, van a culminar proyectos ya iniciados, a los que también se va a sumar la cadena de supermercados Aldi, con una nueva nave logística de 20.000 metros cuadrados en Sagunto.

Entre los proyectos iniciados en el ejercicio 2021, destaca la primera fase del centro logístico de Cecotec, compañía dedicada a la producción de pequeño electrodoméstico, cuyas obras arrancó en el primer trimestre la constructora Alcalans en la localidad de Masalavés. La plataforma de distribución de la compañía tendrá una superficie de 100.000 metros cuadrados, con 54 muelles para camiones y 15 para furgonetas.

Cada activo que construimos abre una nueva puerta al futuro de la inmo-logística.

48



Montepino
montepino.net

Montepino es la compañía que ha alcanzado el millón de metros cuadrados en plataformas logísticas en 2020, que lidera el sector "built to suit" en España y es uno de los 10 primeros desarrolladores de Europa. Un modelo de negocio basado en la innovación, el crecimiento a corto, medio y largo plazo, la orientación al cliente y al inversor, y la sostenibilidad como palanca de rentabilidad.

Siempre abiertos a nuevos desafíos, en Montepino desarrollamos la logística del futuro.

Opinión | El auge del comercio electrónico

LA NUEVA LOGÍSTICA



LUIS LÁZARO
MANAGING DIRECTOR DE
RETAIL Y LOGÍSTICA
MERLIN PROPERTIES

El sector logístico lleva tiempo experimentando un cambio radical debido a varios factores que han hecho de la logística un sector más profesional, sostenible y flexible. El primero de estos factores está estrechamente vinculado con el crecimiento del comercio electrónico. Su auge, incrementado en gran medida a causa de la pandemia, ha supuesto un punto de inflexión para el sector, ya que se ha requerido de una inmediatez aún mayor de la que se venía produciendo. Esto ha tenido como consecuencia que los operadores logísticos demanden más espacio de almacenaje en zonas ya consolidadas fuera de las ciudades, pero, además, pequeños espacios o *hubs* más cercanos a los núcleos urbanos.

Esta necesidad de estar más cerca de las ciudades nos lleva a otro de los factores que están influyendo de manera notable en la nueva logística: la última milla. Nosotros ya estamos inmersos en nuestro proyecto Centros MERLIN Last Mile y, de hecho, recientemente hemos gestionado un acuerdo con un operador para dotar a la zona norte de la ciudad de Madrid de un servicio de entrega de paquetería que cubra la demanda que se produce en esta área, una de las más altas de la ciudad, o estamos sacando producto de varios de nuestros centros comerciales directamente a los hogares de los clientes. Para ello, hemos habilitado los aparcamientos de nuestros edificios de estas zonas para hacer de ellos nodos logísticos de última milla, en los que llevar a cabo operaciones de agrupación y organización de envíos que ayuden a reducir la contaminación ambiental empleando vehículos eléctricos. Se trata de una de las principales tendencias que acaparará el sector y, por tanto, será una oportunidad de inversión muy atractiva.

Por otro lado, cabe destacar el crecimiento del interés de los inversores en la logística, y la gran demanda que existe actualmente. El mercado está desarrollando una gran cantidad de metros cuadrados de naves nuevas, que no solo están mejor adaptadas para poder responder a las necesidades actuales de cada tipo de cliente, sino que también son más eficientes y sostenibles, dos características esenciales actualmente y, por supuesto, de cara al futuro. Estas nuevas naves son el contrapunto del *stock* que había antes de la crisis de 2008 y que ahora se ha quedado obsoleto.

No hay duda de que la sostenibilidad y eficiencia energética en cada proyecto es cada vez más importante, como también lo es el compromiso de los promotores e inversores en ser sostenibles, de ahí el interés, ya casi obligación, que se está viendo en obtener certificaciones medioambientales tan distintivas como LEED o BREAM del máximo nivel. Asimismo, se está instalando iluminación LED con capacidad de ajuste presencial y lumínica y se está invirtiendo en placas fotovoltaicas en cubierta de cara a proporcionar energía verde para el autoconsumo de las naves.

Por otra parte, la transformación del sector ha traído una profesionalización del mismo, tanto por el lado de los operadores como por el de los propietarios e inversores de las naves en sí. Este cambio se debe en parte al auge del *e-commerce* así como la puesta en valor del sector por las necesidades provocadas por el confinamiento, un gran reto para el sector de la logística para conseguir poder asegurar el almacenamiento y la distribución de todos los productos demandados. Como consecuencia, comenzó un aumento de la demanda de más espacio para garantizar el abastecimiento. Por último, este cambio a

EL AUJE DEL COMERCIO ELECTRÓNICO, INCREMENTADO EN GRAN MEDIDA A CAUSA DE LA PANDEMIA, HA SUPUESTO UN PUNTO DE INFLEXIÓN PARA EL SECTOR

EL SECTOR INMOLOGÍSTICO SE ESTÁ POSICIONANDO CON PROYECTOS E INVERSIONES CADA VEZ MÁS EFICIENTES, TANTO EN TEMAS DE SOSTENIBILIDAD COMO DE CADENA DE SUMINISTRO

un sector más sostenible y profesional también ha generado más atención en los proyectos al bienestar de los trabajadores de las naves en el foco. Estos proyectos ahora cuentan con más espacios dedicados a ellos, como sería mejores y más amplias zonas de descanso o espacios y servicios más completas, mayor luminosidad para un trabajo más seguro y otras comodidades varias. Además, en estos momentos de pandemia, se ha trabajado muy duro, especialmente durante los primeros meses de la situación, para que las naves logísticas tengan más espacio disponible para sus trabajadores.

Tras un año con grandes cambios, el sector inmo-logístico se está posicionando con proyectos e inversiones cada vez más eficientes, tanto en temas de sostenibilidad como de cadena de suministro, priorizando las necesidades de clientes y empleados y trabajando para poder proporcionar los mejores espacios para todo tipo de actividades, tanto en las grandes ciudades como en las áreas más alejadas.

Mercado logístico | País Vasco

La movilidad sostenible, eje de la política de transportes del País Vasco, que pone el foco en el intermodal y tiene al puerto de Bilbao como uno de los grandes protagonistas



Un tren semanal enlaza la plataforma logística Arasur, al sur de Álava, con el puerto de Bilbao / AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

'HUB' LOGÍSTICO EN EL ARCO ATLÁNTICO

La movilidad sostenible es el eje principal sobre el que gira la política de infraestructuras y transporte del País Vasco. Una apuesta que implica una planificación integral de todos los sistemas de transporte con criterios de intermodalidad. Una hoja de ruta que tiene como uno de los grandes protagonistas al puerto de Bilbao, que continúa impulsando la creación de suelo logístico e industrial, tanto dentro como fuera de la dársena, para acoger nuevos proyectos.

Sin salir de los muelles, la entidad portuaria adjudicará este mes de junio lo que supondrá el penúltimo peldaño para cerrar la ampliación que comenzó hace ya más de un cuarto de siglo. Esta actuación consiste en la prolongación del muelle AZ-1, que ganará 231 metros de línea de atraque y una superficie de casi 50.000 metros cuadrados, con un calado de 21 metros. Los trabajos, con un plazo de ejecución de 18 meses, absorberán una inversión próxima a los 29 millones. De forma paralela, el organismo portuario completará la urbanización de la primera fase del Espigón Central, que ya está comercializando. Esta obra

EL PUERTO DE BILBAO CONTINÚA IMPULSANDO LA CREACIÓN DE SUELO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL, TANTO DENTRO COMO FUERA DE LA DÁRSENA

LA POLÍTICA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE DEL PAÍS VASCO PONE EL FOCO EN LA INTERMODALIDAD

ha generado una superficie portuaria de 320.000 metros cuadrados, con una nueva línea de atraque de 1.100 metros. La inversión global asciende a 84 millones. Tras estas obras, arrancará la segunda fase, con un presupuesto cercano a los 75 millones, que permitirán generar otros 300.000 metros cuadrados.

Fuera del recinto portuario, la entidad dispone de una amplia red de puertos secos, que ha ido desarrollando en los últimos años. Se trata tanto de espacios logísticos como alternativas intermodales con conexión ferroviaria.

Por un lado, la dársena cuenta con un apartadero ferroviario en la plataforma logística Arasur, denominado Aratrain. Desde el pasado mes de marzo, tiene una conexión ferroviaria semanal con el puerto de Bilbao, que abre nuevas oportunidades de negocio, al promover la interconexión de dos importantes nodos logísticos e infraestructuras de transportes del País Vasco. La terminal, con una superficie de 63.440 metros cuadrados, cuenta con dos vías para la recepción y expedición de trenes y otras dos para la carga y descarga. Las cua-

tro vías tienen 450 metros de longitud con ancho ibérico y posibilidad de migración a ancho internacional (UIC). Además, se ha habilitado una playa de carga y descarga para facilitar el intercambio modal de las mercancías.

9,2

millones de m²

la superficie logística de las instalaciones agrupadas en VIAL

Por otra parte, en Pancorbo (Burgos), la Autoridad Portuaria cuenta con parcelas en venta y alquiler para actividades logísticas e industriales, y dispone de un almacén destinado, entre otros tráficos, a productos siderúrgicos. En una primera fase, se han urbanizado cerca de 60.000 metros cuadrados. El resto de la superficie se irá urbanizando por fases, de manera flexible, de acuerdo a las necesidades y al tipo de carga de los clientes interesados en ubicarse en la zona, según destacan desde la dársena. La terminal ferroviaria de Pancorbo, con

una superficie de 125.000 metros cuadrados, 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.

La sociedad Servicios Intermodales Bilbaoport (Sibport), en cuyo accionariado participa la propia Autoridad Portuaria, se encarga de la gestión de la terminal ferroviaria de Arasur, del puerto seco de Pancorbo y del centro logístico de Jundiz (Álava).

Además, teniendo en cuenta que una de las principales características del sector inmo-logístico 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 e integra diez espacios logísticos.

Mercado logístico | Aragón

ARAGÓN, NODO LOGÍSTICO EN EXPANSIÓN

APL ha puesto en el mercado un millón de metros cuadrados de suelo logístico en el último lustro

El mercado inmo­logístico aragonés sigue ganando peso. La sociedad pública Aragón Plataforma Logística (APL) continúa siendo el motor del sector, encargándose de la comercialización del suelo de las grandes plataformas logísticas de la región.

Aragón Plataforma Logística (APL) comercializó el pasado año 220.000 metros cuadrados de suelo logístico en las plataformas logísticas de Zaragoza (Plaza), Huesca (Plhus) y Teruel (Platea).

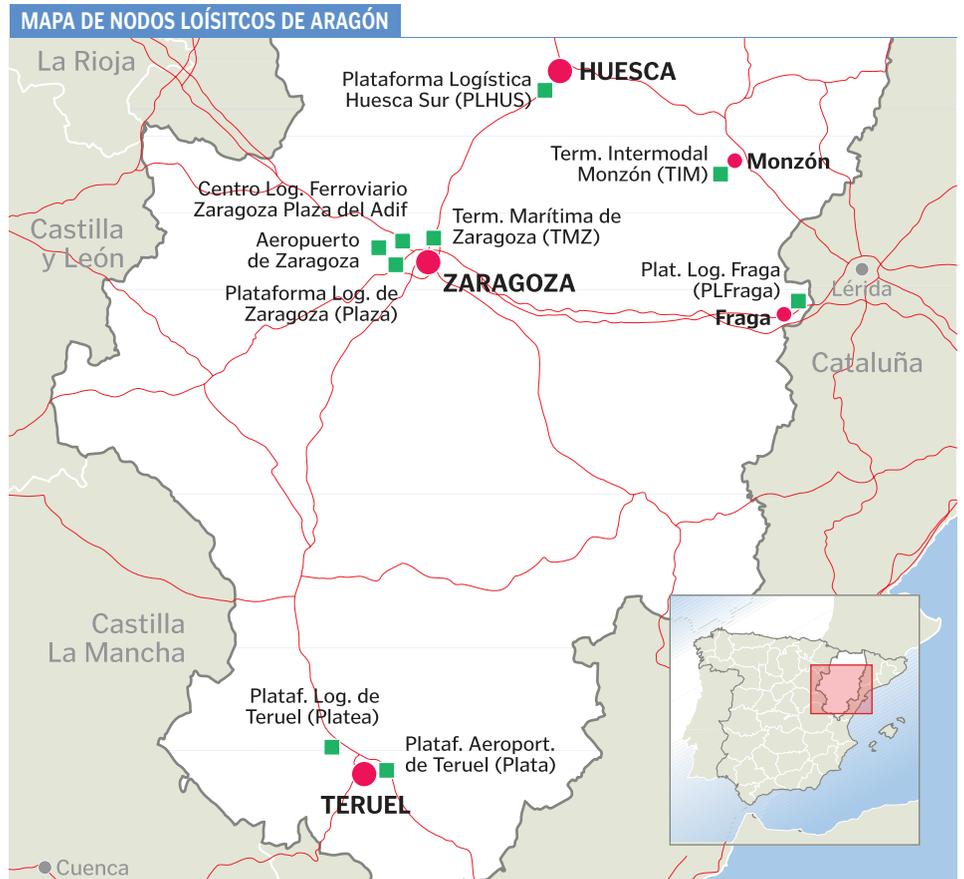
En conjunto, la sociedad pública ha cerrado la venta de 920.000 metros cuadrados de superficie para uso logístico en el último lustro, según ha confirmado el Gobierno de Aragón. En estos momentos, el nivel de ocupación de las plataformas logísticas aragonesas viene a justificar los estudios que se están realizando de cara a futuras ampliaciones, según mantienen desde el Ejecutivo presidido por Javier Lambán. De hecho, pese a las dificultades económicas provocadas por la pandemia, APL ha seguido manteniendo una elevada actividad gracias al auge experimentado por el comercio electrónico.

Por plataformas, el mayor impulso lo ha experimentado Plhus, en la que se asentará Amazon Web Services (AWS) sobre una parcela de 158.000 metros cuadrados. Gracias a las últimas operaciones de venta

de suelo, la plataforma osense eleva su ocupación por encima de los 292.000 metros cuadrados, es decir, el 45 por ciento de la superficie comercializable total. En Plhus disponen de instalaciones logísticas compañías como Transportes Callizo, Gaypu, Decathlon, Transportes Betes, Pastelerías Ascaso, BIG MAT, Hierros Huesca, MIAG y Oscatech, entre otras.

Por su parte, Plaza sigue siendo la bandera del proyecto APL con más de 482 hectáreas comercializadas en sus 15 años de desarrollo. En Plaza están ya instaladas 350 empresas que ocupan el 88,5 por ciento de la superficie disponible. Ante esta coyuntura, la sociedad pública ha empezado a ejecutar las obras de ampliación de la plataforma, que está previsto que finalicen en el presente año 2021. Una vez ejecutada la ampliación, Plaza contará con otras 33 hectáreas de superficie logística adicionales.

En Plaza están radicadas más de 350 empresas, entre las que se encuentran compañías de transporte y operadores logísticos como Carreras, Sesé, DHL, Dachser, TDN, CBL Logística, Disfrimur y TXT, entre otras. Así como transitarías como Kuehne + Nagel, JCV, Transnatur Norte, Avitrans, Kuehne & Nagel, DB Schenker y Decoexsa, entre otras. Además de importantes fabricantes que



Fuente: APL. Elaboración TRANSPORTE XXI.

MERCADO INMOLOGÍSTICO DE ZARAGOZA

	Superficie logística		Empresas instaladas
	Emplazamiento	bruta (m2)	
Plaza	13.000.000	1.200.000	Inditex, BSH, Píkolín, Mercadona, DHL, TXT, Correos Express, K+N, Sesé, Carreras, Marcotran, Transnatur, Decoexsa, DSV, Cotrali, CTT Grupo UNO...
Centrovía	2.900.000	150.000	MRW, Brembo, Relax, Merkalcalzado, Felices Logística, Leche Pascual, Renault Truck...
Ciudad del Transporte	600.000	150.000	Correos, Carreras, Dachser, Transportes Lapuente, Palletways, UPS, Novaltía...
Villanueva	1.000.000	160.000	Groupe CAT, Alliance Healthcare, DIA, Simply (Grupo Auchan), Araven...
Pedrola	2.500.000	150.000	Gestamp, Marcotran, XPO Logistic, Magna, ArcelorMittal...
Total	20.000.000	1.810.000	

Fuente: CBRE Zaragoza. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

APL COMERCIALIZÓ 220.000 M2 DE SUELO LOGÍSTICO EL PASADO AÑO

EN PLAZA ESTÁN RADICADAS MÁS DE 350 EMPRESAS ACTUALMENTE

disponen de plataformas logísticas, como son los casos de Inditex, BSH, Eroski, Porcelanosa, Mercadona o Caladero.

A su vez, Platea cerró el año con la mitad de su superficie ocupada. Para contribuir a su expansión, APL está ejecutando la última fase de urbanización de la plataforma, que estará finalizada en breve. Esta actuación dará acceso a la última gran parcela que queda libre en la plataforma logística turolense, que cuenta con 145.000 metros cuadrados de extensión y dispondrá de acceso ferroviario directo.

En Platea se encuentran instaladas compañías como Ronal Ibérica, Sendin Es-

paña, Rochling, Jamones Albarracín, Grupo Giró, Turolense de Maquinaria, o Tarmac, entre otras.

En todo caso, Zaragoza sigue siendo el motor del mercado logístico de Aragón, con "entre 125.000 y 130.000 metros cuadrados de superficie logística contratada el pasado año", apunta Miguel Ángel Gómez Rando, director de CBRE Zaragoza.

Esta cifra representa más del doble de la registrada en 2019, mientras que en 2021 se mantiene la tendencia al alza con 18.000 metros cuadrados contratados en el primer trimestre, por los 4.000 que se habían alcanzado en el mismo periodo del año pasado.

Las previsiones de CBRE Zaragoza pasan por superar solo en el primer semestre del presente año los 100.000 metros cuadrados de contratación. La plataforma logística de Zaragoza (Plaza) es la estrella del mercado inmoelogístico de la provincia, concentrando más del 50 por ciento de las contrataciones

LLAVE EN MANO

Las operaciones llave en mano representan el 70 por ciento del conjunto de la contratación logística en Zaragoza, lo que es “un ejemplo claro de que falta producto logístico de calidad que dinamice el mercado”, afirma Joaquín Chélez, responsable del departamento Industrial de CBRE Zaragoza.

Las rentas de los alquileres logísticos en la provincia de Zaragoza se mantuvieron estables en 2020, si bien se ajustaron ligeramente durante los meses de marzo y abril. La renta media en Plaza Zaragoza, por ejemplo, se sitúa por encima de los 3,5 euros por metro cuadrado y mes, según un reciente informe de CBRE.

La superficie más demandada en 2020 en Zaragoza se situó entre los 1.000 y 5.000 metros cuadrados, con un 48 por ciento sobre el total. Por su parte, en el primer trimestre de 2021, el 37 por



Vista aérea de la plataforma logística de Huesca (Plhus)/ APL

150
millones de euros
es la previsión de
inversión en 2021 en
inmoelogística en
Zaragoza

ciento de la demanda se concentra en naves con una superficie inferior a 1.000 metros cuadrados, dirigidas a la logística de última milla, mientras que un 34 por ciento se sitúa entre los 1.000 y 5.000 metros cuadrados.

En cuanto a la inversión, en los primeros meses del año ya duplica la de todo el ejercicio anterior, con un total de 40 millones de euros. Mientras, las previsiones apuntan a que se alcancen los 100 millones de euros al final del primer semestre y se superen los 150 millones a la conclu-

sión del ejercicio, gracias a que “se cerrarán numerosos proyectos aplazados el pasado año”, afirma el director de CBRE Zaragoza.

En este contexto de promoción de Aragón, en general, y de Zaragoza, en particular, como nodo logístico, el Gobierno regional, de la mano con APL, es uno de los promotores del proyecto de la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza.

“Existe un tráfico potencial de 196 vehículos pesados diarios por sentido entre Algeciras y Zaragoza, de los que se espera captar un 20 por ciento en una pri-

mera fase, es decir, equivalente al servicio de un tren al día”, señaló en la presentación del proyecto en Zaragoza la presidenta de Adif, Isabel Pardo de Vera. La pública lleva dos años trabajando en este proyecto de autopista ferroviaria, cuya primera fase “pretendemos que sea realidad en el mínimo plazo posible”, matizó.

Las estimaciones del Adif pasan por una inversión de 100 millones de euros para el acondicionamiento de la infraestructura para que esté preparada para asumir estos tráficos.

CREANDO VALOR EN INMOLOGÍSTICA

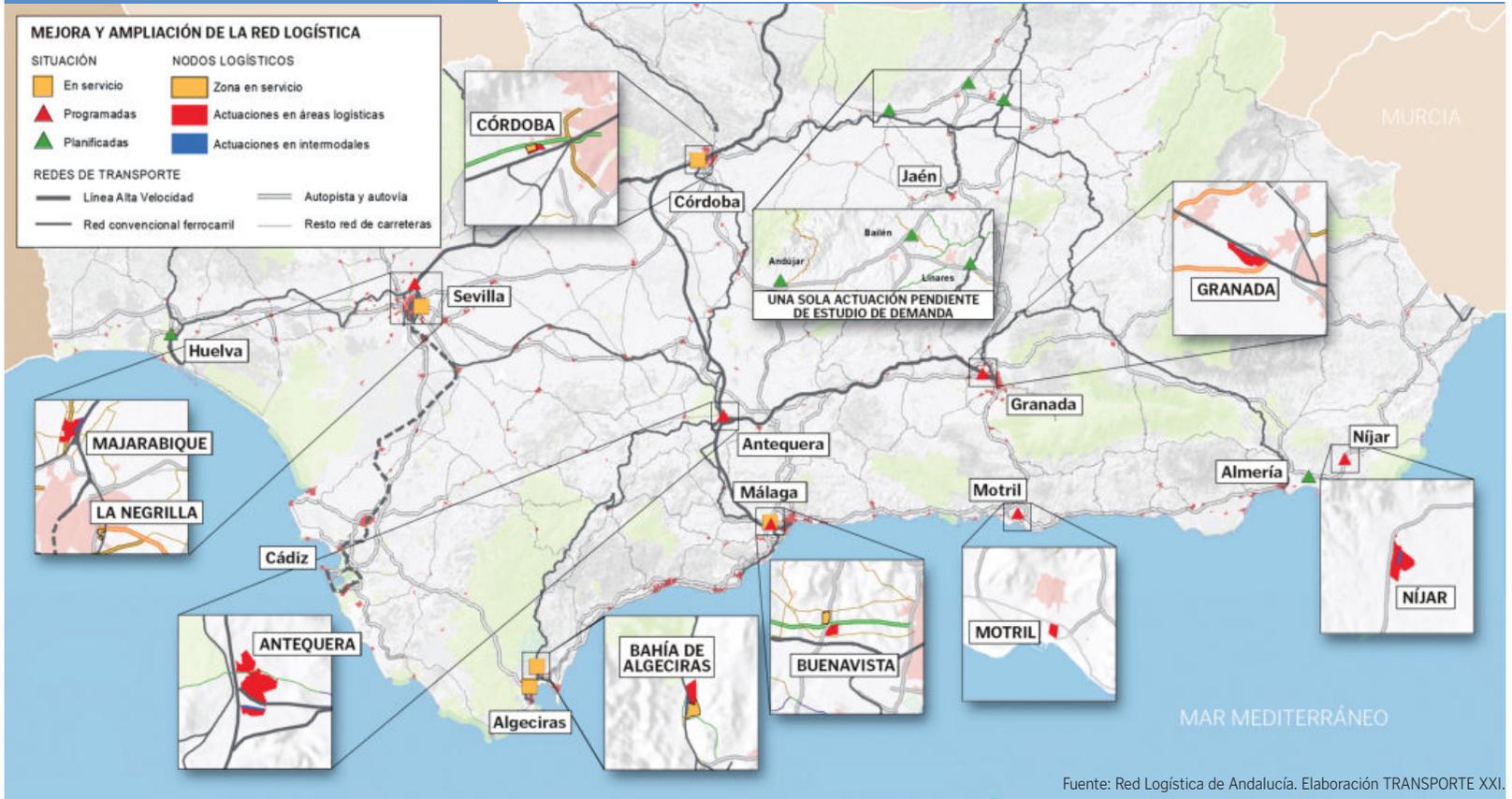
CONSULTORÍA Y GESTIÓN DE PROYECTOS Y PARQUES LOGÍSTICOS

 **TRIANGLE**
REAL ESTATE MANAGEMENT

Pintor Sorolla 5 -1º, 46002 Valencia (+34) 96 164 30 76 • www.trianglerem.com

Mercado logístico | Andalucía

MAPA DE LA RED DE ÁREAS LOGÍSTICAS DE ANDALUCÍA



ANDALUCÍA APUESTA POR LA LOGÍSTICA

El Plan de Infraestructuras del Transporte y la Movilidad contempla una inversión de cerca de 176 millones en el horizonte 2021-2027, con el foco puesto en el intermodal

La Junta de Andalucía avanza con paso firme en su ambicioso Plan de Infraestructuras del Transporte y la Movilidad, que contempla una inversión de 176 millones de euros en el horizonte 2021-2027. La hoja de ruta trazada permitirá seguir impulsando su Red Logística, formada por un conjunto de once nodos, siete portuarios y cuatro interiores. El objetivo: aprovechar el potencial que tiene Andalucía por su posición geoestratégica, que se verá reforzada con el funcionamiento de los Corredores Ferroviarios de la Red Transeuropea. Las iniciativas previstas propiciarán una superficie logística próxima a las 500 hectáreas. Una oportunidad para atraer nuevas inversiones.

Entre las actuaciones prioritarias destaca el Área Logística de Antequera, la 'jo-

ya de la corona' del plan logístico de Andalucía. La Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, ha adjudicado la urbanización de la primera fase a la UTE Guamar-Rofez por un importe de cerca de 34,5 millones de euros.

Las obras, con un plazo de ejecución de 20 meses, se licitaron a finales de 2020, poniendo fin a la larga tramitación de un proyecto que se anunció hace más de quince años.

Este proyecto, que abarcará 102 hectáreas, que irán ampliándose hasta alcanzar las 330 hectáreas, nace para dar respuesta a la demanda de suelo logístico de grandes dimensiones en el sur peninsular, así como para satisfacer las necesidades de las empresas que quieran localizar sus ins-

talaciones logísticas de distribución en este nodo estratégico, donde confluyen cuatro líneas ferroviarias, los corredores Atlántico y Mediterráneo y dos líneas de alta velocidad.

El Área Logística de Antequera, que se configura en torno a una terminal ferroviaria, nodo prioritario de la Red Transeuropea, tendrá conexión ferroviaria directa con los puertos de Algeciras y Málaga y por vías de alta capacidad con los principales centros de consumo de Andalucía en el entorno de las 2 horas: Algeciras, Cádiz, Sevilla, Córdoba, Granada y Málaga. En cuanto a la oferta de instalaciones y servicios especializados para la logística, este enclave dispondrá de parcelas urbanizadas de gran tamaño, de más de 25 hectáreas, y "una normativa muy flexible en la ordenación", lo

ARRANCAN LAS OBRAS DEL ÁREA LOGÍSTICA DE ANTEQUERA, LA 'JOYA DE LA CORONA' DEL PLAN LOGÍSTICO DE ANDALUCÍA

LA 'HOJA DE RUTA' TRAZADA PERMITIRÁ SEGUIR IMPULSANDO LA RED LOGÍSTICA DE ANDALUCÍA

que permitirá "adaptarse a las necesidades de cualquier operador", según destacan desde la Junta.

El plan logístico de Andalucía también contempla el desarrollo e implantación de las primeras fases de las áreas logísticas de Níjar, en Almería y Majarabique en Sevilla, también con intermodalidad ferroviaria. Ambas actuaciones han sido declaradas de interés autonómico por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, que espera culminar todas las tramitaciones urbanísticas en un par de años.

Además, se van a culminar las actuaciones puestas en marcha en Córdoba, con la puesta a disposición de los operadores de las parcelas urbanizadas de la primera fase y el desarrollo de la segunda y tercera fases. Al mismo tiempo, la Junta de Andalucía seguirá impul-

sando el resto de actuaciones que integran la Red Logística. Eso sí, “con estudios que garanticen su viabilidad y el respaldo de la iniciativa privada y del sector”, según apuntó Rafael Merino López, director general de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y consejero delegado de la Red Logística. Para ello, se partirá de un estudio de revisión de las actuales bases estratégicas para el desarrollo logístico, que cuentan ya con más de una década. El estudio, añadió Merino, “servirá para validar y redefinir en su caso el diseño de la Red, que debe dar respuesta a los importantes cambios que se han producido en el mundo de la logística y el transporte”. Además, permitirá establecer las líneas de actuación prioritarias que acometerá la Junta para el desarrollo de los nodos logísticos donde todavía no se ha actuado: Jaén, Granada y Huelva. Otro de los grandes desarrollos previstos es el Área

Logística de Majarabique, que se plantea como una importante ampliación, 170 hectáreas de suelo logístico, al norte de la ciudad del actual Centro de Transporte de Mercancías de Sevilla, al 100 por ciento de su capacidad. En terrenos adyacentes a las actuales instalaciones técnicas de Adif, se trata de un proyecto con características muy similares a las de Antequera, con una terminal intermodal como pieza fundamental.

Alrededor de este centro ferroviario se configura un gran área logística, pensada para la distribución de mercancías, tanto en el área metropolitana de Sevilla, como a escala nacional e internacional. Para la ejecución de la primera fase, que abarca cerca de 61 hectáreas, ya se están tramitando los instrumentos de planeamiento y redactando el proyecto de urbanización, con el objetivo de poder iniciar las obras en el segundo semestre del próximo año.

**LAS INICIATIVAS
PREVISTAS
PROPICIARÁN UNA
SUPERFICIE
LOGÍSTICA PRÓXIMA
A LAS 500
HECTÁREAS**

**LA PUESTA EN
SERVICIO DE LOS
DOS CORREDORES
FERROVIARIOS
REFORZARÁ EL
POTENCIAL
LOGÍSTICO DE
ANDALUCÍA**

ÁREA LOGÍSTICA BAHÍA DE ALGECIRAS, UNA PIEZA 'CLAVE'

Las obras de urbanización de la zona intermodal del sector San Roque del Área Logística Bahía de Algeciras, cuyo acto de colocación de la primera piedra tuvo lugar el pasado mes de noviembre, avanzan a buen ritmo. Los trabajos, con un presupuesto de cerca de 4,8 millones de euros y un plazo de ejecución de nueve meses, permitirán dotar a la zona de las instalaciones necesarias para la realización del cambio modal en el tráfico de mercancías carretera-ferrocarril. El objetivo es claro: aprovechar todo el potencial del nodo logístico del Estrecho de Gibraltar. Esta actuación, financiada al 80 por ciento con Fondos Feder (Fondo Europeo de Desarrollo Regional), consistirá en movimientos de tierras y mejora de suelos en una superficie de 95.000 metros cuadrados. Una vez finalizada esta primera fase, la actuación se complementará con una segunda que se iniciará inmediatamente después, con un presupuesto de 15,7 millones y un plazo de ocho meses. Consistirá en la ejecución de los firmes, así como las instalaciones necesarias para la realización de las actividades intermodales. El área logística Bahía de Algeciras, que está diseñada como una área mixta, con logística portuaria y regional, es un centro de proyección internacional, siendo pieza clave en la red europea de plataformas multimodales de transporte de mercancías. La instalación se alinea con la estrategia de la Autoridad Portuaria de Algeciras, que colabora en su ejecución, para consolidar los tráficó de importación y exportación de la dársena, que siguen ganando protagonismo en sus muelles.

Carpetania Getafe

Proyecto logístico de última generación en primer anillo de Madrid



Disponible
octubre 2021



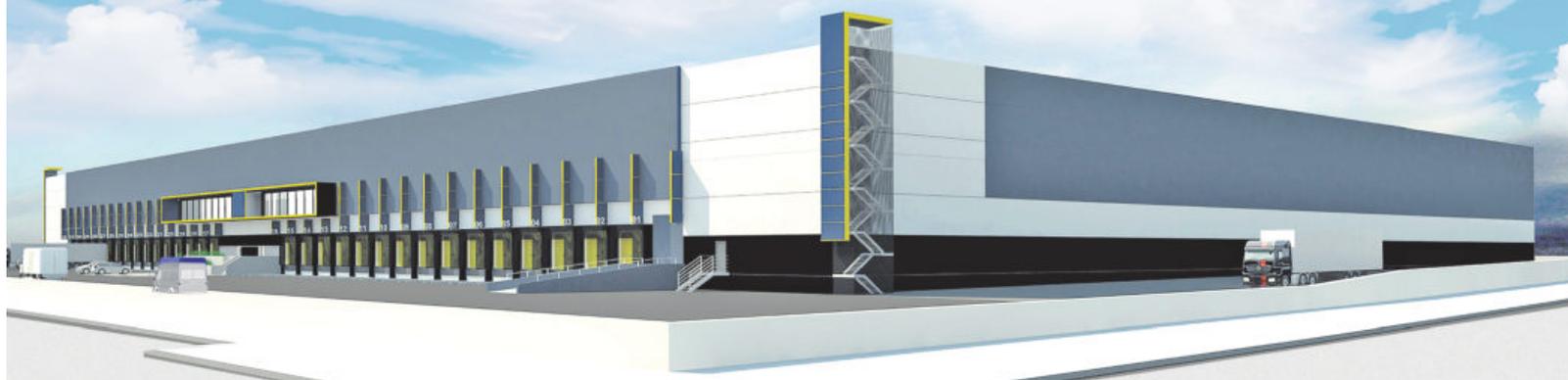
Hasta
24.000 m2



Leed Gold



Building
Management
System



Opinión | Desarrollo sostenible

CONSTRUIR, EDIFICIO A EDIFICIO, UN MUNDO MEJOR



JESÚS MORLANS
ARQUITECTO. RESPONSABLE
DEL DEPARTAMENTO TÉCNICO
MONTEPINO

En la actualidad, con la intensa actividad en nuestro planeta, la apuesta por la sostenibilidad es clave para garantizar el bienestar global. Y para Montepino Logística, es un precepto fundacional y fundamental: impulsa una nueva forma de construir basada en la innovación, el bienestar y el compromiso ambiental, con diseños eficientes que ayudan a optimizar al máximo la cadena de suministro y a satisfacer las necesidades de crecimiento de los clientes, con los más altos estándares y reconocimientos internacionales.

La búsqueda constante de una sostenibilidad ambiental permite minimizar el impacto ambiental en la construcción de todos los proyectos y, una vez en funcionamiento, contribuyen a reducir la huella ecológica. En concreto, logran disminuir el CO2 en un 39 por ciento, así como el consumo de agua y la energía, favoreciendo la correcta gestión de los residuos sólidos, y garantizando a su vez las condiciones de confort y salubridad del interior de los espacios.

Para su diseño se tienen en cuenta factores que mejoran la eficiencia como la orientación, la selección de los materiales de construcción, la ventilación natural o las estrategias de climatización, que ayudan a reducir el gasto energético del inmueble; pero, además, se aplican sistemas tecnológicos que evalúan la ocupación del edificio, controlando la iluminación o la calefacción y que generan un ahorro energético de hasta un 40 por ciento. Dentro de su compromiso con la sostenibilidad, la empresa inmoelogística ha apostado desde sus inicios por el uso de las energías de origen renovable, prin-

cipalmente, fotovoltaico. Así, un 5 por ciento de la demanda total de su energía es satisfecha con energías renovables *in situ*, gracias a la instalación de paneles en las cubiertas de sus edificios.

Además, la reducción de recursos hídricos en sus inmuebles es otra de las constantes en los diseños. En este sentido, se lleva a cabo una estrategia de reducción del agua potable a través de su uso, tanto en el interior como en el exterior de los edificios, con un control del consumo y analizando el potencial ahorro de agua. También se estudia la eficiencia de accesos y sanitarios instalados, cuyo mantenimiento es fundamental para garantizar la política de eficiencia hídrica.

Este compromiso con la sostenibilidad está respaldado por una serie de reconocimientos internacionales. Uno de los más prestigiosos es el modelo LEED. Esta certificación Leadership in Energy & Environmental Design, desarrollada por el US Green Building Council, vela desde 1993 por la promoción de edificaciones saludables, duraderas y ecológicamente racionales en el diseño y la construcción de todo tipo de edificios. Se rige por un conjunto de normas bajo una serie de estándares de eficiencia energética, de uso de energías alternativas, de calidad ambiental interior, del consumo de agua, de selección de materiales y del desarrollo sostenible de espacios.

Otra de las organizaciones que trabajan para evaluar el desempeño medioambiental y social de bienes raíces midiendo aspectos energéticos, de emisiones de gases de efecto invernadero, agua o desechos, entre otros, es la Global Real

**LA BÚSQUEDA
CONSTANTE DE UNA
SOSTENIBILIDAD
AMBIENTAL PERMITE
MINIMIZAR EL
IMPACTO AMBIENTAL
EN LA
CONSTRUCCIÓN DE
TODOS LOS
PROYECTOS**

**LA APUESTA POR LA
SOSTENIBILIDAD VA
MUCHO MÁS ALLÁ
DE CONSEGUIR UN
SELLO PARA LOS
CLIENTES**

Estate Sustainability Benchmark (GRESB). Desde marzo de 2020, Montepino Logística participa en esta iniciativa elaborando el Plan Director de RSC. De este modo, se sitúa como la primera empresa no cotizada de España que mide el nivel de sostenibilidad a través de este programa.

La consecución de este tipo de certificados es costoso, porque implica tiempo y mucho esfuerzo. A pesar de ello, hay que trabajar desde el convencimiento y la determinación de que la apuesta por la sostenibilidad va mucho más allá de conseguir un sello para los clientes: gracias a la sostenibilidad y a sus fundamentos consiguen construir, edificio a edificio, un mundo mejor.

Mercado logístico | Navarra

Navarra, a caballo entre los ejes atlántico y mediterráneo, presenta una ubicación estratégica para el impulso de la actividad logística, una de las principales apuestas del Ejecutivo Foral como palanca para la recuperación económica. La ejecución de la 'hoja de ruta' trazada para seguir dando pasos firmes en esta dirección corre a cargo de la sociedad instrumental Nasuvinsa, del Gobierno de Navarra, que destaca la "privilegiada posición de la Comunidad Foral para el desarrollo de un mercado inmo-logístico, al servicio tanto de la actividad importadora como exportadora".

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, a lo largo y ancho de todo el territorio, que suman en conjunto una oferta de suelo para actividades logísticas superior a los 1,5 millones de metros cuadrados, disponibles en su mayor parte o en fase de desarrollo (ver mapa adjunto).

1,5
millones de m²
la oferta de suelo disponible para actividades logísticas

La ya consolidada Ciudad del Transporte de Pamplona, que sigue quemando etapas para la ejecución de la cuarta fase de ampliación, es la 'joya de la corona'. "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'.

LA INMOLOGÍSTICA SE ABRE PASO

La oferta de suelo disponible en Navarra para usos logísticos supera los 1,5 millones de metros cuadrados, con la Ciudad del Transporte de Pamplona como "pieza clave" para el impulso de este negocio



Vista aérea de las instalaciones de la Ciudad del Transporte de Pamplona / NASUVINSA

La Ciudad del Transporte de Pamplona cuenta con una zona específica para el desarrollo de actividades logísticas, un 'centro motor', con todos los servicios que demandan los transportistas 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 150.000 metros cuadrados, con una oferta de parcelas específicas para actividades logísticas, con tamaños de hasta 150.000 metros cuadrados de superficie.



Fuente: Nasuvinsa. Elaboración TRANSPORTE XXI.

1,6
millones de m²
la superficie de la CT de Pamplona tras acometer su ampliación

Además, 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 CAT ha experimentado en los últimos años un proceso de crecimiento sostenido que le ha permitido pasar del 64 por ciento de ocupación en naves industriales en 2015 a situarse en el 98 por ciento actual. 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, que ha finalizado los trabajos para ampliar en 7.000 metros cuadrados sus instalaciones, PMM y Transportes Jaylo.

Opinión | Automatización y 'e-commerce'

LA LOGÍSTICA DEL FUTURO



CRISTIAN OLLER
VP Y COUNTRY MANAGER
PROLOGIS ESPAÑA

Existe en el sector un debate latente respecto al partido que le podemos y debemos sacar a la automatización. En un mundo globalizado, en el que las cadenas de suministro son cada vez más internacionales y en las que participan diferentes actores en cada fase del proceso, debemos plantearnos las ventajas que nos aportan las operativas con un grado elevado de automatización. Es un hecho que el comercio electrónico se ha consolidado desde el inicio de la pandemia. Los consumidores españoles se han acostumbrado a comprar productos por internet. Incluso aquellos ciudadanos de una edad más avanzada, que al inicio eran bastante reticentes a dejar sus datos en internet, han perdido el miedo y también están contribuyendo a que el *e-commerce* sea un sector tractor de la economía.

Según datos de Prologis Research, la penetración del *e-commerce* aumentó a un gran ritmo de 390 puntos básicos en 2020 debido a la pandemia, lo que equivale a un avance de unos cinco años de adopción en apenas unos pocos meses. Es más cómodo comprar por internet, ya que hay una mayor variedad de elección, es fiable e inmediato. Creemos que la penetración del *e-commerce* no se va a quedar ahí y continuará creciendo a muy buen ritmo a corto y medio plazo, más todavía en España, donde hay un margen de crecimiento bastante considerable.

Dicha presencia del comercio electrónico va a evolucionar debido a dos factores principales: los hábitos de los consumidores se van a mantener tras superar las barreras de adopción, y las inversiones en innovación y cadenas de suministro realizadas deberían aumentar la competitividad de las opciones *online*.

Distorsiones y fricciones en las operaciones logísticas modernas, como son los picos y la estacionali-

dad, y la dificultad a la hora de planificar, en muchas ocasiones, en las cadenas de suministro, ponen de manifiesto que la solución pasa por la incorporación de tecnologías como la inteligencia artificial y la automatización, que ya está desarrollada, hoy por hoy, para cualquier tipo de espacio. Estamos en un mercado muy competitivo y con usuarios cada vez más exigentes, donde los KPIs y la calidad de servicio son los "drivers" de la competitividad. Y es mediante la automatización de los procesos de la cadena de suministro que llegamos a la competitividad y eficiencia que el sector necesita.

Además de las compras *online*, no debemos olvidar las compras que se recogen en el punto de venta, que podrían incrementar el tráfico y las ventas tras la pandemia, con un impacto en la presión sobre las existencias en tienda. Por tanto, se hace imprescindible contar con llevar a cabo rápidas operaciones de reposición cerca de las tiendas para mantenerlas abastecidas.

En materia de metros cuadrados de espacio para las operativas del canal *online*, la ejecución de la operativa de preparación de pedidos requiere más del triple del espacio logístico que el que generan las tiendas físicas. A todo esto también hay que sumar aquellas actividades de valor añadido que se realizan como complemento a los servicios logísticos por parte de los operadores, ya sean de montaje, *co-packing*, y asociados con el nada despreciable volumen de procesos de logística inversa.

No debe entenderse en ningún caso que la automatización implica una reducción severa de empleados. Más bien supone la creación de nuevos empleos vinculados al uso de datos y tecnología y, por tanto, con un nivel de cualificación cada vez más elevado. Este factor incide en la necesidad de ampliar la ofer-

DEBEMOS AVANZAR EN REDES LOGÍSTICAS DESARROLLADAS 'AD HOC' DESDE CENTROS CERCANOS AL CONSUMIDOR

MEDIANTE LA AUTOMATIZACIÓN DE LOS PROCESOS DE LA CADENA DE SUMINISTRO LLEGAMOS A LA COMPETITIVIDAD QUE EL SECTOR NECESITA

LA LOGÍSTICA SERÁ TOTALMENTE SOSTENIBLE O NO SERÁ

ta formativa de este tipo de profesionales que en determinadas zonas de nuestra geografía escasea, y que podría generar un problema para los operadores.

El incremento de las operativas de *e-commerce* también exige una respuesta firme y clara por parte de las empresas en cuanto a la sostenibilidad. Tener millones de paquetes en circulación día tras día no justifica bajo ningún concepto que debamos aumentar la presión sobre unas rutas ya de por sí bastante sobredimensionadas. Según un estudio realizado por el MIT y Prologis, las emisiones de carbono de las compras en línea son un 36% más bajas de promedio que aquellas realizadas en tienda. Si tenemos en cuenta que el transporte es la mayor fuente de emisiones vinculadas a las compras en tienda y emite 2,5 veces más emisiones de carbono que el que produce el embalaje del comercio electrónico, debemos trabajar juntos para encontrar soluciones que optimicen las rutas del transporte. Y la solución debe pasar por consolidar el reparto mediante una ruta circular.

Para acabar, pienso que en la medida de lo posible debemos avanzar en redes logísticas desarrolladas *ad hoc* desde centros cercanos al consumidor. Con los datos en la mano, podríamos reducir el 50% de emisiones vinculadas al transporte gracias a estas redes optimizadas. De la mano de las administraciones tenemos que seguir trabajando para generar infraestructura logística para el reparto capilar de primer nivel, que contemple como eje vertebrador la descarbonización de nuestro sector, e impulsar la movilidad sostenible compatible con las zonas de bajas emisiones tan necesarias para transformar nuestras ciudades. El futuro está en nuestras manos y la logística será totalmente sostenible o no será.

Mercado logístico | Burgos

MIRANDA DE EBRO, UN NODO DE REFERENCIA



Miranda de Ebro ha incrementado su relevancia en el mercado logístico español. / MIRANDA EMPRESAS

Consolida más de 300.000 m² de huella logística repartidos entre los siete polígonos de la localidad

En el mercado inmologístico de Castilla y León, al margen de la tradicional red de enclaves Cylog, ha irrumpido como nodo de referencia en los últimos años Miranda de Ebro (Burgos).

Desde la puesta en marcha del proyecto Miranda Empresas en el año 2016, el incremento de superficie dedicada a operaciones logísticas en la citada localidad burgalesa se ha disparado. En este último lustro, más de 300.000 metros cuadrados destinados a usos lo-

gísticos se han consolidado en los distintos polígonos industriales de Miranda de Ebro. En total, suman más de 50.000 metros cuadrados de instalaciones cubiertas para actividades logísticas. Estas compañías han dado lugar conjuntamente a la generación de más de 400 empleos vinculados al sector de la logística, si incluimos a los trabajadores que se incorporarán cuando se pongan en marcha las nuevas plataformas que se encuentran actualmente en fase de construcción.

Estas estimaciones son a la baja, porque las más optimistas apuntan a que podrían incluso duplicarse las cifras de empleo derivadas de los proyectos presentados e iniciados.

La localidad de Miranda de Ebro cuenta con siete polígonos industriales (Ircio, Bayas, Vivero, Las Matillas, Las Californias, La Narra y Rottneros) en los que se han asentado o tienen proyecto de hacerlo más de 25 compañías vinculadas al sector del transporte y la logística.

En el polígono de Ircio se encuentran radicadas compañías como SEUR, la peruana Lucano y CTC. Por su parte, en el de Bayas cuenta con instalaciones logísticas firmas como

MIRANDA EMPRESAS HA IMPULSADO EL DESARROLLO LOGÍSTICO

EN EL POLÍGONO DE ROTTNEROS ESTÁ UBICADA LA TERMINAL DE CONTENEDORES DE MIRANDA (TCM)

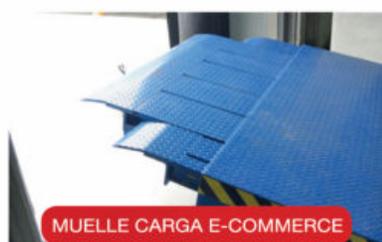
Transaldepa, Transportes Ibai, Grupo Mondego o Wir Sind 4, entre otras.

A su vez, en Las Narras se ha producido la ampliación de Descargas Urbanas.

NAVES LOGÍSTICAS

Otro de los polígonos con fuerte presencia logística es el de Las Californias, donde se encuentran presentes Olano Seafood Iberia, STEF Ibérica o Niels Pagh Logistics. Mientras, en Las Matillas se encuentra ubicada la antigua CLH, ahora Exolum.

Por su parte, el polígono de Rottneros agrupa a compañías como SEUR, JSV Logistic o Synergy (Hutchison) y cuenta con la Terminal de Contenedores de Miranda (TCM).



PUERTAS INDUSTRIALES Y EQUIPAMIENTOS LOGÍSTICOS



Quality since 1967
Reliable Doors & Docks

www.angelmir.com

Venta, instalación y mantenimiento en todo el país

Mercado logístico | Inversión



Centro logístico de Merlin para MediaMarkt en Pinto (Madrid) / MERLIN PROPERTIES

EL APETITO INVERSOR SE MANTIENE FIRME

La inversión prevista en activos logísticos superará los 2.000 millones de euros en 2021, según CBRE

El sector inmo­logístico sigue mostrando una gran fortaleza en términos de inversión en España.

El pasado año, especialmente en lo que se refiere a la recta final del mismo, tuvo lugar una reactivación de portfolios. El volumen de inversión en activos logísticos ascendió a 1.428 millones de euros, lo que supuso un descenso, en todo caso, frente a los 1.710 millones de euros registrados en 2019.

Por procedencia del capital, el 82 por ciento procedió de Estados Unidos y Alemania, auténticos motores de la inversión en activos logísticos.

Por lo que se refiere al primer trimestre del presente año, la inversión se elevó hasta los 139,9 millones de euros, lo que supone un descenso del 65 por ciento respecto a la cifra alcanzada en ese mismo período de 2020, según datos de

CBRE. Sin embargo, los expertos consideran que este dato no es alarmante, puesto que “aún hay mucho apetito por parte de los inversores hacia el sector y muchas operaciones que empezaron a gestarse en 2020 continúan su curso”. Este apetito inversor debería traducirse en lo que queda del año en un incremento significativo del volumen de inversión en el sector.

“El sector logístico está muy bien posicionado para atraer capital institucional y es probable que este año haya un interés por parte de inversores provenientes de otros sectores, especialmente del *retail*, además de un aumento significativo en las operaciones de *sale & leaseback*”, apunta Alberto Larrazábal, senior director nacional de Industrial y Logística de CBRE España. De hecho, en un mercado con una penetra-

ción cada vez mayor del comercio electrónico, el año 2021 debería situarse entre los más importantes a niveles de inversión de los últimos ejercicios. En este sentido, las proyecciones de CBRE sitúan la inversión prevista por encima de los 2.000 millones de euros al cierre de 2021.

También desde BNP Paribas anuncian buenas noticias para la inversión en el sector inmo­logístico. “Sin duda, es uno de los sectores que está centrando gran parte de las miradas de los inversores”, apuntan. El incremento de la demanda de plataformas logísticas continúa en máximos históricos, principalmente las vinculadas al comercio electrónico o la alimentación.

“El buen momento por el que pasa la demanda, unido al elevado capital existente y las rentabilidades atractivas que ofrece este

sector, colocan a la logística en los planes de inversión de la mayoría de los fondos en el presente año”, afirman en BNP Paribas. De hecho, las rentabilidades se encuentran en mínimos históricos (4,75 por ciento) tanto en Madrid como en Cataluña, con tendencia a una nueva compresión alcanzando el 4,25 por ciento a cierre de 2021.

SOCIMIS

Por tipología del inversor, el mercado inmo­logístico 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 acapararon más del 80 por ciento de la inversión en activos logísticos el pasado año.

Por su parte, las sociedades cotizadas anónimas de inversión en el mercado inmobiliario (socimi) se caracterizan por no buscar tanto la especulación con el activo, sino más bien la explotación del mismo a más largo plazo, valorando la facilidad para la gestión de los activos logísticos.

Entre las socimi que más vinculación tienen con el mercado logístico se encuentran Merlin Properties y Segro. Ambas siguen incrementando su participación en el mercado inmo­logístico español con nuevas inversiones.

Como hecho más novedoso se ha producido la reciente incorporación de Bankinter a este mercado. La entidad financiera ha cerrado la compra de la cartera logística de Montepino por un importe de 1.200 millones. Una vez cerrada la operación, Bankinter ha creado una socimi que tendrá como accionistas exclusivamente a clientes de Banca Privada y a clientes institucionales del banco. La cartera de Montepino comprende 22 activos logísticos, con una superficie bruta de 865.000 metros cuadrados y 13 proyectos en desarrollo. Una vez ejecutados, la socimi de nuevo año superará los 1,2 millones de metros cuadrados y los 1.200 millones de euros de valor bruto de activos, según ha avanzado la compañía a través de un comunicado.

EL VOLUMEN DE INVERSIÓN EN ACTIVOS LOGÍSTICOS ALCANZÓ LOS 1.428 MILLONES EN 2020 PESE A LA PANDEMIA

EL INMOLOGÍSTICO SIGUE OFRECIENDO RENTABILIDADES MUY ATRACTIVAS

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.

Opinión | Logística ecommerce

NUEVAS TENDENCIAS: INMOLOGÍSTICA



DAVID MARTÍNEZ
DIRECTOR GENERAL
PROEQUITY

El mundo cambió el día que se conoció el problema de la pandemia, y desde entonces no ha vuelto a ser igual. Nuestra vida diaria y nuestras costumbres se han visto afectadas por un problema de escala mundial con el que ya convivimos desde hace un año y medio.

La pandemia ha tenido tres focos de impacto principales, el de la salud, el económico y el social, en la mayoría de los casos en una evolución a peor. El PIB español cayó casi un 11 por ciento en 2020, aunque se prevé una recuperación del 6,5 por ciento en 2021, el balance es claramente negativo.

Bajo esta perspectiva económica y de entorno podríamos pensar que el sector inmologístico se vería afectado negativamente por esta tendencia, dentro del sector inmobiliario global y el económico. Pero si nos adentramos en el detalle, vemos que este sector está creciendo en volúmenes no esperados, lo que ha llamado la atención de ciertos fondos que hasta ahora se mantenían al margen. Las cifras hablan por sí solas. En el primer trimestre de 2021 la absorción en zona centro ha sido de 345.000 metros cuadrados, lo que supone un 167 por ciento más que en 2020. Para la zona de Cataluña, los datos indican un crecimiento del 133 por ciento.

¿Qué ha ocurrido? Pues el factor fundamental ha sido que el cambio de hábitos de consumo provocado por la pandemia ha impulsado el comercio electrónico, que a su vez ha disparado la necesidad de metros cuadrados logísticos. Hay otros factores, como el aumento del consumo de alimentación en el canal *retail*, compensando la baja en el canal *Horeca* (Hoteles, cafeterías y restaurantes) y la farmacia/salud que también están empujando la demanda, junto con algún otro sector. Otro factor importante es la ten-

dencia a incrementar *stock* en sectores en donde la demanda ha bajado, pero que, por incertidumbre de la demanda, y la ruptura de las cadenas de suministro internacionales, se ha incrementado el tamaño del *stock*, bien para satisfacer mejor la incertidumbre de la demanda, o bien reservando más inventario a la espera de lo que vaya a ocurrir cuando se recupere la normalidad.

El *ecommerce* apenas representó en España los 48.000 millones de euros en el 2020, lejos de los más de 200.000 de Inglaterra, pero con un crecimiento del 20 por ciento, y es aún mayor en el primer trimestre de 2021, con datos que superan el 50 por ciento. Ahora bien, hay que entender que los sectores más importantes, viajes, hoteles, agencias de viaje y vuelos han caído en picado, mientras que el *ecommerce* de producto, electrónica, moda, alimentación y farmacia, entre otros, han crecido exponencialmente. Y es aquí, en la logística de producto, donde se produce la necesidad de más metros cuadrados. Se habla de que por cada un 1 por ciento de crecimiento en el *ecommerce* se genera una necesidad de aproximadamente 1,5 millones de metros cuadrados de almacén logístico. 7 de cada 10 internautas está comprando por internet, unos 22,5 millones de personas.

La logística *ecommerce* se realiza en suelo generalmente y demanda un mínimo de 5 veces más espacio que la logística tradicional. Además, las devoluciones son más de un 20 por ciento, aumentando la necesidad de suelo para su gestión. Adicionalmente se necesitan zonas de *packaging* y en algunas ocasiones, clasificadores u otros automatismos.

En cuanto a la tipología de inmuebles la tendencia es a grandes *big-box* en la tercera y primera corona de las ciudades, al igual que pequeños almacenes en el

**POR CADA 1% DE
CRECIMIENTO EN EL
ECOMMERCE SE
GENERA UNA
NECESIDAD DE
APROXIMADAMENTE
1,5 MILLONES DE M2
DE ALMACÉN
LOGÍSTICO**

**HACE FALTA UNA
VISIÓN MÁS GLOBAL
DEL NEGOCIO EN
CADENAS DE
SUMINISTRO Y MÁS
PLANIFICACIÓN**

interior de las ciudades para un rápido abastecimiento. A veces son las propias tiendas las que hacen de almacén pequeño para la entrega y devolución, dependiendo del modelo y sector del *retailer*.

Entre los factores más importantes que están afectando al diseño de las nuevas construcciones podemos nombrar: ESG (Environmental, Social & Governance), la tecnología (como el BMS: Building Management System), la seguridad de los recintos y la necesidad de más *parking* para carga de furgonetas de reparto, donde se pueda realizar su recarga eléctrica, entre otros.

Hay también un gran incremento de almacenes de *Cross-docking* (con muelles a ambos lados o con *fingers* a medida que den capacidad a la carga de muchas furgonetas a la vez) asociados al incremento de volumen de las empresas de paquetería que crecen gestionando la entrega del comercio electrónico como, Correos Express, CTT, Seur, Mrw, Envia, Sending, etc. Aquí el dato que se maneja es que por cada millón de envíos por año se generan 100 metros cuadrados de instalación de necesidad.

Los proyectos *Built to Suit*, actualmente sobre el 17 por ciento, deberían subir en el medio plazo porque cada vez más el cliente quiere un almacén más específico, de este modo puede que empecemos a ver un multi-planta para *ecommerce*, que mejora el aprovechamiento del espacio. No debemos olvidar que la operativa pesa mucho más que el coste del edificio en la operación logística, lo que debería llevar a una optimización de esta, aunque se incrementen los precios de construcción.

Hace falta una visión más global del negocio en cadenas de suministro donde el inmueble es una parte fundamental y más planificación para mejorar su eficiencia.

Mercado logístico | Distribución Urbana

Las ventas del comercio electrónico en España alcanzarán los 45.000 millones de euros en 2021, lo que supone un incremento del 24 por ciento respecto al año anterior, según un informe de Astound Commerce. El ritmo de crecimiento se ralentizará un poco frente al crecimiento del 34 por ciento registrado en 2020 por la pandemia.

El gasto medio en el comercio electrónico en España se mantendrá en una media de 900 euros por persona en 2021, impulsado principalmente por los gastos en alimentación y las compras en moda, según señala el citado estudio.

El aumento del comercio electrónico está dando lugar a un inevitable auge de la logística de proximidad. Ello se ha reflejado en un elevado interés por parte de los inversores hacia activos de última milla en ciudades de más de 100.000 habitantes y esta tendencia continuará a lo largo de los próximos años.

En este contexto, una de las opciones más valoradas para ofrecer solución a esta problemática es la apuesta por *hubs* urbanos o 'microhubs'. De hecho, varios ayuntamientos españoles están trabajando en fomentar sus propios modelos de 'microhubs' para hacer más eficiente la distribución urbana de

ÚLTIMA MILLA: NUEVO GRAN FOCO DE INTERÉS

El exponencial incremento de volúmenes asociados al *ecommerce* impulsa a la logística de proximidad

mercancías. "Estos modelos pueden acabar convirtiéndose en modelos de franquicia, lo que los convierte en muy interesantes", apunta Antoine Radal, consultor en transporte de mercancías, ingeniería y desarrollo de negocios en Interface Transport.

900
euros por persona
es el gasto medio previsto en compras online en España en 2021

Para fomentar este tipo de iniciativas "no hay otra forma posible que la colaboración público-privada",

afirma Radal. Entre las principales características que debe tener el modelo de negocio de estas instalaciones se tiene que encontrar la utilización de ciertas palancas de valor añadido, que Radal vincula a talleres, taquillas de conveniencia, gestión de residuos, preparación de productos biológicos...

HUBS URBANOS

El auge del comercio electrónico y las entregas de última milla hacen que este tipo de instalaciones logísticas ya atraigan el foco de inversión de las principales compañías inmobiliarias desde tiempos muy recientes. Además, la demanda de *hubs* urbanos es una tendencia que no solo viene dada por la exigencia

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 el principal objetivo de estas instalaciones pasa 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. Todo esto redundará en las elevadas exigencias de sostenibilidad que empiezan a ser habituales en los consumidores. Los *hubs* urbanos facilitan la utilización de vehículos de reparto menos contaminantes.

ALIMENTACIÓN Y MODA IMPULSAN EL GASTO EN COMERCIO ELECTRÓNICO EN ESPAÑA

LAS NAVES PARA LA ÚLTIMA MILLA SON TENDENCIA EN LAS CIUDADES DE MÁS DE 100.000 HABITANTES



NAVARRA

Más de 1.000.000 m² de SUELO LOGÍSTICO en

CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA

EJE DEL EBRO, corazón del sector agroalimentario de Navarra

EJE PAMPLONA-LOGROÑO

EJE NORTE

Nasuvinsa
Navarra de Suelo y Vivienda, S.A.

Gobierno de Navarra  Nafarroako Gobernua



Prologis Park Azuqueca DC1

Edificio logístico disponible de 11.312 m² que forma parte de Prologis Park Azuqueca.

EN EL CORREDOR LOGÍSTICO BARCELONA-MADRID CON FACHADA A LA AUTOVÍA A2.

Se trata de una nave independiente, equipada con 21 muelles de carga y una rampa para camiones.

Tiene una altura libre de 10 metros, una solera con 5 toneladas de sobrecarga por m², luminarias LED e instalación de PCI con sprinklers para riesgo medio.

El Parque logístico cuenta con una superficie construida de 20.900 m² en 3 edificios, vallado perimetral con seguridad y control de accesos.

Está situado en el término municipal de Azuqueca de Henares, con un acceso directo desde la autovía A-2 Madrid-Barcelona en ambas direcciones.



 Distancia a Madrid: 41 Km

 Distancia al Aeropuerto
Adolfo Suárez Madrid-Barajas: 36 Km

PARA MÁS INFORMACIÓN:

Manuel Hurtado de Amézaga

+34 910 470 829
mhurtado@prologis.com