

EDICIÓN ESPECIAL

Transporte XXI

15 Mayo 2022



INMOLOGÍSTICA

MERCADO LOGÍSTICO | EUROPA

EL SECTOR NO TIENE TECHO

LA CONTRATACIÓN LOGÍSTICA CRECIÓ UN 29% EN 2021 Y LA INVERSIÓN ALCANZÓ LOS 65.000 MILLONES

El mercado inmo­logístico, impulsado por las ventas *online* y la recuperación económica, parece no tener techo en Europa, tras registrar un nuevo récord durante el pasado año.

La inversión se disparó hasta los 65.000 millones de euros, un 51 por ciento más que en el ejercicio anterior, al tiempo que la contratación logística registró un aumento del 29 por ciento en los seis principales países europeos -Alemania, Reino Unido, Polonia, Francia, Países Bajos y España-, hasta superar los 29 millones de metros cuadrados.

Así se recoge en un informe elaborado por el analista inmobiliario BNP Paribas Real Estate, que apunta que “los nuevos desarrollos aún son insuficientes para satisfacer la demanda”. El documento señala que “la oferta se agotó en los últimos tres años, mientras que la demanda se mantuvo activa y provocó grandes desequilibrios en algunos mercados”. Una circunstancia, en opinión del analista inmobiliario, “particular-

LOS NUEVOS DESARROLLOS, A LA ZAGA DE LA FUERTE DEMANDA LOGÍSTICA

mente evidente en las áreas *prime*, donde la demanda se desplazó hacia otras ubicaciones regionales”. En este sentido, según recoge el informe, “los plazos de finalización y la disponibilidad de suelo dictarán el equilibrio del mercado en áreas donde la tasa de desocupación está muy por debajo de la media europea del 5 por ciento registrada en 2021.

Alemania, a la cabeza

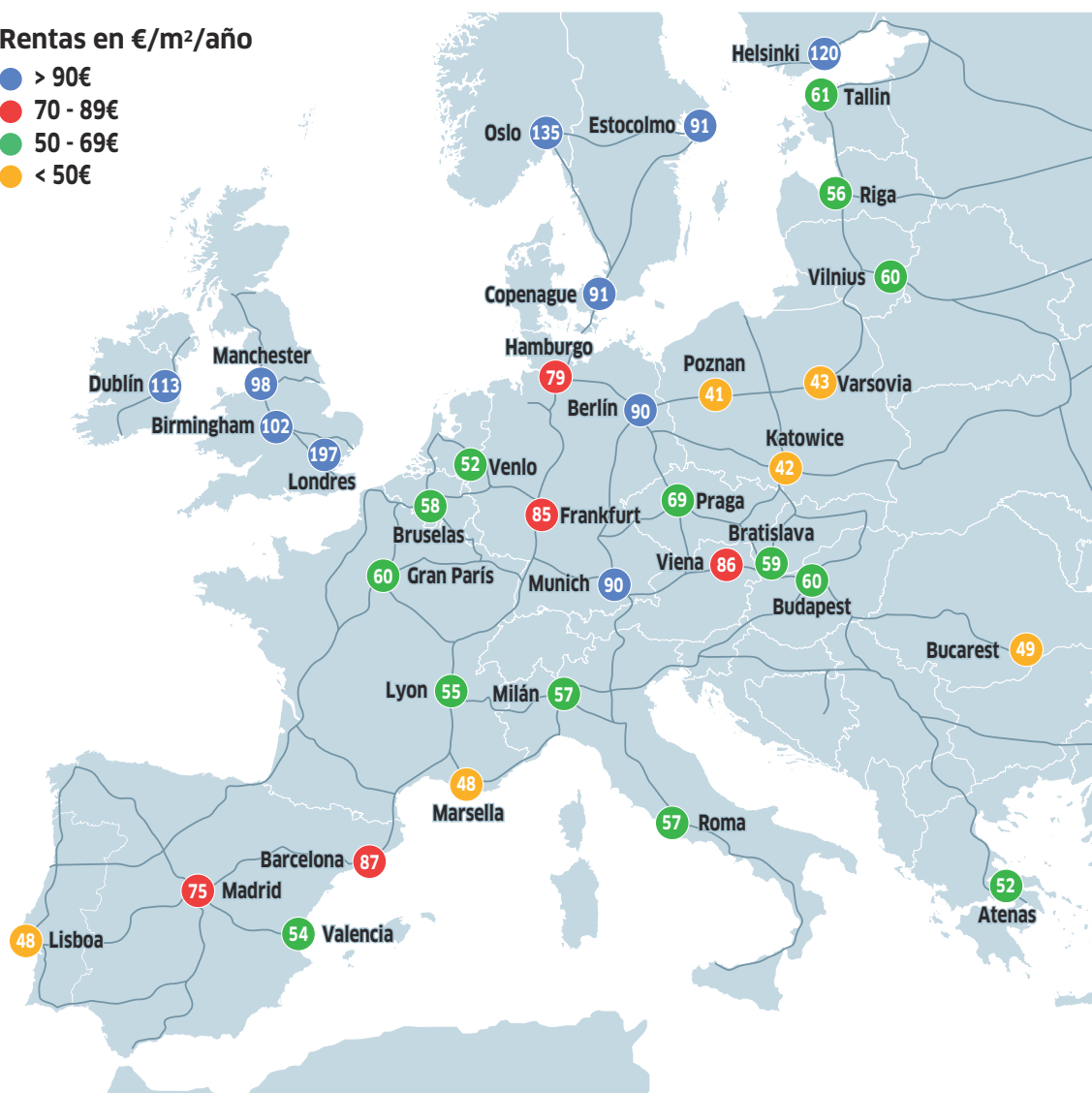
Alemania se mantiene a la cabeza de las contrataciones logísticas, con 8,2 millones de metros cuadrados de superficie en 2021. Es decir, un 27 por ciento más que en 2020.

SUBEN LOS PRECIOS DE ALQUILER EN EL MERCADO INMOLOGÍSTICO EUROPEO

Las rentas *prime* aumentaron un 3,4% en 2021 en un panel de 49 mercados que cubren 22 países, según recoge el informe anual elaborado por el analista inmobiliario BNP Paribas Real Estate.

Rentas en €/m²/año

- > 90€
- 70 - 89€
- 50 - 69€
- < 50€



Nota: Rentas *prime*. Fuente: BNP Paribas Real Estate.

A continuación se sitúa Reino Unido, con 6 millones de metros cuadrados y un avance del 18 por ciento con respecto al ejercicio anterior. Según el mismo informe, “con la cartera de desarrollo de nuevas acciones contrayéndose ligeramente y la confianza de los inquilinos manteniéndose fuerte, los rendimientos a largo plazo pare-

cen estables a medida que continúa el crecimiento de los alquileres”.

Completa el podio Polonia, con 5,5 millones de metros cuadrados de espacio logístico contratado, lo que supone un crecimiento del 56 por ciento.

En cuarta posición aparece Francia, con 4,3 millones de metros cuadrados, un 6 por

ciento más que un año antes. “Tras un lento comienzo de año, el mercado cobró impulso gracias a la fuerte actividad en París y Lille y al sólido crecimiento del PIB (+6,7 por ciento), uno de los más altos de Europa”, siempre según el mismo informe.

En los Países Bajos, en quinto lugar, la contratación logís-

REINO UNIDO MANTIENE UNA FUERTE DINÁMICA

El mercado británico representa el 30% de la inversión industrial y logística en Europa en 2021, con cerca de 19.400 millones de euros, un 61% más que un año antes.

	2021	%21/20	%21/18	2019	2018
Reino Unido	19.400	61%	88%	8.530	10.330
Alemania	9.900	24%	38%	7.530	7.200
Francia	6.700	55%	90%	6.280	3.520
Suecia	5.600	79%	201%	3.170	1.860
Países Bajos	4.700	12%	3%	4.580	4.580
Noruega	3.800	155%	107%	910	1.840
Polonia	3.000	26%	55%	1.110	1.940
España	2.900	89%	120%	1.850	1.320
Italia	2.300	51%	140%	1.430	960
Irlanda	1.000	257%	733%	290	120
República Checa	900	388%	58%	370	570
Finlandia	600	58%	22%	440	490
Bélgica	500	-30%	100%	210	250
Otros países europeos	3.700	31%	59%	2.300	2.330
TOTAL	65.000	51%	74%	39.000	37.310

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

tica también registró un nuevo récord con un total de 3,2 millones de metros cuadrados, un 17 por ciento más que en 2020. En este mercado, debido a la baja disponibilidad de suelo en

los principales puntos críticos de logística, la contratación siguió desplazándose hacia otras ubicaciones.

Por último, en España, que cierra esta lista, el volumen de

transacciones realizadas el pasado año marcó un nuevo máximo histórico tras superar los 2,2 millones de metros cuadrados, con un crecimiento por encima del 50 por ciento. Unas cifras similares a las manejadas por otras consultoras del sector, si bien los datos difieren ligeramente, según las fuentes utilizadas, como se puede observar a lo largo de este especial. La actividad en España se vio estimulada por el comercio electrónico y los minoristas de alimentos.

Inversiones al alza

En el plano económico, la inversión logística e industrial en Europa estableció un nuevo récord, con cerca de 65.000 millones de euros en 2021, que refleja que el mercado sigue ganando cuota frente a otros activos. La categoría aumentó del 18 por ciento al 24 por ciento de la inversión total. La escasez de pro-

ductos disponibles en ubicaciones privilegiadas provocó una caída de los rendimientos preferenciales en toda Europa en 60 puntos básicos de promedio durante 2021. “Se prevé una mayor compresión del rendimiento, ya que los precios competitivos siguen siendo difíciles”, apunta Craig Maguire, director de logística europea de BNP Paribas Real Estate.

De cara a largo plazo, el informe elaborado por el analista inmobiliario mantiene que “la optimización de la cadena de suministro sigue siendo un fuerte impulsor de la futura ocupación del espacio logístico, particularmente en el ámbito local y regional”. Además, el documento pone el foco en la “necesidad de acercar la cadena logística al consumidor final”, lo que está “creando una demanda aún mayor de logística de distribución de última milla”.

€
65 mil

MILLONES DE
INVERSIÓN
INDUSTRIAL Y
LOGÍSTICA EN 2021

ción del espacio logístico, particularmente en el ámbito local y regional”. Además, el documento pone el foco en la “necesidad de acercar la cadena logística al consumidor final”, lo que está “creando una demanda aún mayor de logística de distribución de última milla”.





Aragón Plataforma Logística

Conectando el mundo Connecting the world

www.aragonplataformalogistica.es

Sociedades:



Plataformas:



GOBIERNO DE ARAGON

Consejo asesor:



MERCADO LOGÍSTICO | ESPAÑA

CAMINO DE MARCAR UN NUEVO RÉCORD

EL MERCADO PODRÍA SUPERAR LOS 2.000 MILLONES DE EUROS DE INVERSIÓN REGISTRADOS EN 2021, DE MATERIALIZARSE LAS OPERACIONES EN CURSO

El sector industrial y logístico seguirá siendo este año un valor seguro en España para el mercado inmobiliario. De materializarse las operaciones en curso, la inversión podría superar los 2.000 millones registrados en 2021, una cifra que ya supuso un crecimiento del 53 por ciento respecto a 2020.

Es la previsión de CBRE, tras poner el foco en que “habrá mayor liquidez y financiación en el mercado”. De hecho, el último informe ‘Real Estate Market Outlook 2022’ de la consultora recoge que “los inversores encuentran en la

EN EL PRIMER TRIMESTRE, LA CONTRATACIÓN LOGÍSTICA CRECE UN 3%

elevada demanda de espacio logístico y en el potencial de crecimiento que el canal *online* tiene aún en España buenos fundamentos para focalizarse en el sector logístico”. Eso sí, la oferta limitada de productos de inversión en la zona centro del país y Cataluña hace que otras ciudades como Valencia, Sevilla y Zaragoza acaparen parte de la inversión.

Así las cosas, todo apunta a que la demanda de espacio logístico seguirá fuerte, impulsada por los sectores de moda, alimentación y el canal *online*,

tras el establecimiento de un nuevo techo en 2021, con más de 2,7 millones de metros cuadrados contratados en España, según cifras manejadas por CBRE.

Buen inicio de año

De momento, el año ha arrancado con buen pie, pese a la difícil coyuntura actual, marcada por la guerra de Rusia en Ucrania y la inflación.

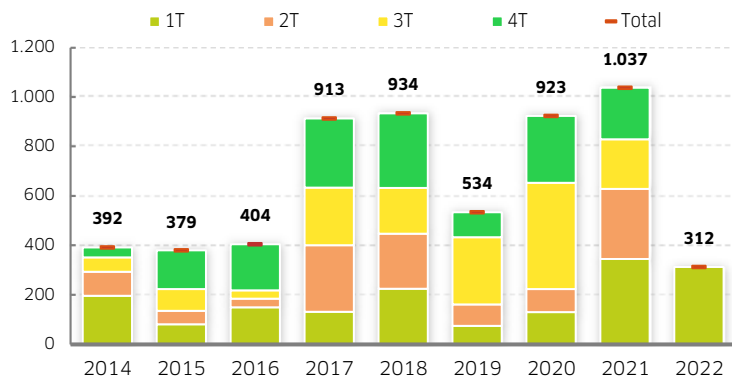
La contratación logística alcanzó los 690.000 metros cuadrados en el primer trimestre de 2022, incluyendo Valencia, Zaragoza, Sevilla y Bilbao, además de los dos grandes focos del país, zona centro y Cataluña, según datos facilitados por la consultora CBRE. Una cifra que supone un crecimiento del 3 por ciento con respecto al mismo período del año anterior.

El 45 por ciento de las transacciones se localizaron en la zona centro, con un total de 311.000 metros cuadrados, un 10 por ciento menos que en el primer trimestre del ejercicio anterior. Las operaciones relacionadas con el *ecommerce* concentraron el 37 por ciento de la contratación total.

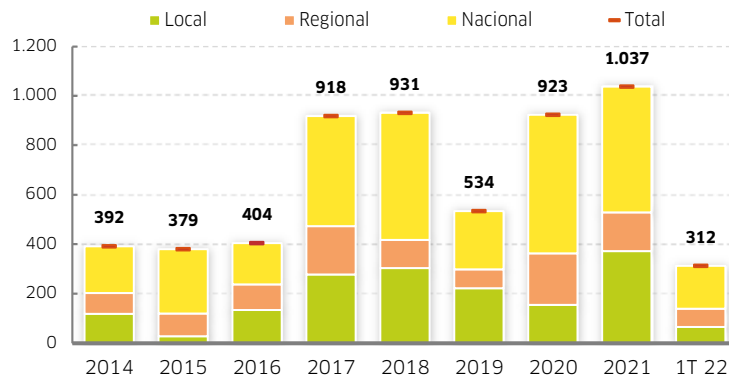
LA ZONA CENTRO SUPERÓ EL MILLÓN DE METROS CUADRADOS

La contratación logística creció un 12% en 2021, impulsada por el *ecommerce*, que supone el 21% del total. La mayor parte de las naves se sitúan en el área de distribución nacional.

CONTRATACIÓN POR TRIMESTRE



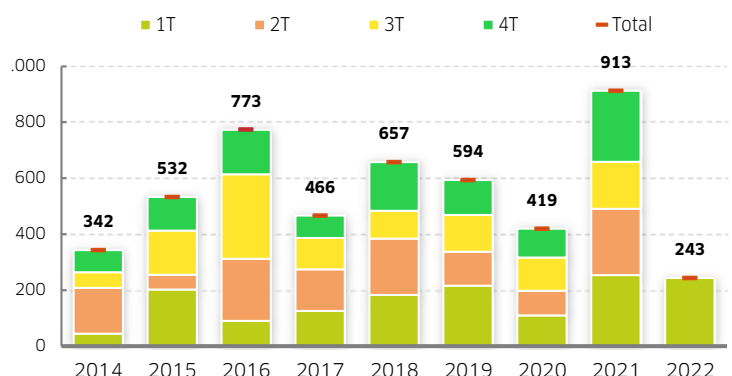
CONTRATACIÓN POR ÁREA DE DISTRIBUCIÓN



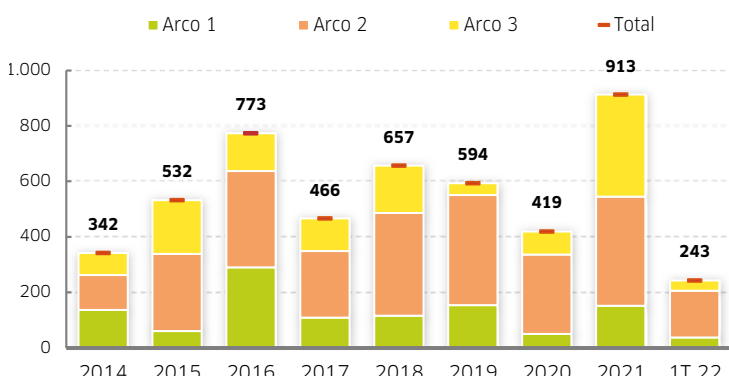
CATALUÑA DISPARA LA CONTRATACION LOGÍSTICA

La cifra total supone un ascenso del 118% respecto a 2020. El 57% de la contratación está vinculada a operaciones ‘llave en mano’ o prealquiler. El *ecommerce* concentra el 31% de la contratación total.

CONTRATACIÓN POR TRIMESTRE



CONTRATACIÓN POR ARCO



Datos en miles de metros cuadrados. Fuente: CBRE Research.

Por su parte, Cataluña alcanzó los 242.000 metros cuadrados, lo que supone una caída del 4 por ciento. El 67 por ciento de la contratación está vinculada a operaciones 'llave en mano', mientras las relacionadas con el comercio electrónico concentraron el 16 por ciento del total.

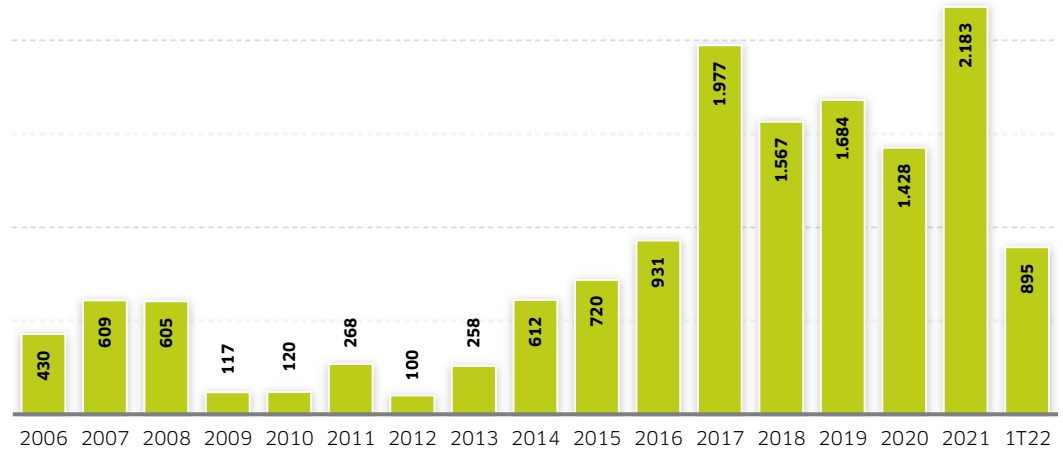
Respecto al resto de plazas, en Valencia se alcanzó una contratación de 78.000 metros cuadrados en el período analizado, lo que supone un ascenso del 144 por ciento. En Zaragoza se registraron 25.000 metros cuadrados, un 41 por ciento más con respecto a la contratación registrada un año atrás. En Sevilla, continúa la elevada demanda junto con la falta de oferta disponible, si bien se registraron 29.000 metros cuadrados de contratación logística, superando los 6.000 metros cuadrados del ejercicio anterior. Por último, en otras ciudades como Málaga y Bilbao sigue habiendo demanda, si bien, no se materializa en casi operaciones, debido a la escasez de producto.

Trimestre de récord

En cuanto al capítulo de inversiones, en el primer trimestre de este año se alcanzó un volumen de 894,6 millones de euros, lo que supone un récord y un ascenso del 402 por ciento con respecto al desembolso alcanzado un año an-

CONTINÚA EL APETITO INVERSOR EN EL SECTOR INMOLOGÍSTICO

En el primer trimestre de este año se alcanzó un volumen de 894,6 millones de euros de inversión, lo que supone un récord y un aumento del 402% con respecto a la cifra alcanzada un año antes, que se cerró con un nuevo máximo histórico.



Datos en millones de euros. Fuente: CBRE Research.

tes. Esta cifra refleja el "elevado apetito por parte de los inversores hacia el sector", según destacan desde CBRE.

La consultora, en este sentido, apunta que la oferta en construcción seguirá siendo elevada para responder a la demanda. "Aún con el giro al alza de los costes de construcción en los últimos meses, no se ha paralizado ningún

proyecto hasta la fecha y todos continúan en marcha". La previsión es que en 2022 saldrán al mercado un gran número de proyectos en toda España, y no solo en la zona centro y Cataluña, donde actualmente hay alrededor de 600.000 y 200.000 metros cuadrados en construcción, respectivamente, con entrega a lo largo de este año.

Bilbao
PORT **B**

El enclave perfecto para tu nave logística e industrial

Los **Puertos Secos** del Puerto de Bilbao en Burgos y Álava, cuentan con **terminal ferroviaria operativa**, **parcelas a medida** y todas las facilidades para que puedas ubicar tu nave logística e industrial.

www.bilbaoport.eus



OPINIÓN | CADENAS DE SUMINISTRO

LOGÍSTICA COLABORATIVA

RAMÓN
VÁZQUEZ NEGRO

Presidente de ACTE



Algo está cambiando aceleradamente en el mundo inmobiliario. Después de años de dominio indiscutible de los sectores corporativo y residencial, el sector logístico se ha posicionado como el preferido entre los inversores porque hoy ya no compiten las empresas y las marcas entre sí: compiten sus cadenas de suministro. De ahí la importancia del desarrollo de este tipo de inversiones inmologísticas. Y no solo aumentan las inversiones, sino que el *portfolio* de estas está cambiando notablemente su tipología.

Tradicionalmente las naves XXL y de *cross-docking* atraían la mayor parte de la inversión. Ahora todas las miradas están puestas en nuevos tipos de plataformas: *Megahubs*, destinadas al almacenamiento masivo de *stock*, con muy baja rotación y situadas en las afueras de las ciudades, a distancias entre 50 y 100 kilómetros de la urbe. En ellas se está percibiendo una tendencia a aumentar su superficie XXXXL, y, lo que es más importante, se está empezando a eliminar la separación de *stocks* entre aquellos destinados a tienda física y aquellos destinados a tienda *online*; y, por otro lado, *Microhubs*, plataformas más pequeñas, situadas en el centro de las ciudades o en su proximidad (PDU o Plataformas de Distribución Urbana), a las que la inmologística aplica una serie de cambios para afrontar un nuevo tipo de demanda. Los espacios dedicados específicamente a este tipo de logística aún son escasos, pero es un sector con gran potencial y que va a atraer gran parte de la inversión en el futuro cercano porque es un segmento abierto a gran tipo de variaciones. La potencial versatilidad de estos espacios es muy grande al no estar limitados a dar salida al *stock* de un único cliente. Aunque cada PDU sea operada por un único operador, este será multiclente, lo que potenciará la logística y el transporte colaborativos. La tendencia, pues, es clara: no multiplicar tantos *stocks* intermedios, sino ir directamente desde los *stocks* centra-

les a la distribución urbana, lo cual desembocará en la disminución de los espacios de *cross-docking*.

El progresivo repentino interés en estos activos se debe a tres motivos principales: “la urbanización, la globalización y la tecnología”. La primera, se refiere al crecimiento de la población dentro de las ciudades, una tendencia que provocará que, en 2050, el 70 por ciento de los seres humanos del planeta vivamos en centros urbanos, con las consecuencias de abastecimiento comercial que eso conlleva. La segunda incide en el fenómeno de que cada vez más empresas (sobre todo, grandes empresas) internacionales operan por todo el mundo, por lo que han de establecer cadenas de suministro de forma acorde. Y la última se refiere a cómo la tecnología ha cambiado tanto la experiencia de compra del consumidor y sus expectativas (inmediatez, disponibilidad, agilidad), como los propios procesos operativos de las empresas de logística.

Los cambios en las cadenas de suministros provocados por el nuevo tipo de demanda no se quedan en la situación de los centros logísticos ni en sus dimensiones, sino que se introducen en el interior de los mismos, afectando tanto a su disposición interna como a sus procesos operativos.

En este sentido, la introducción de las nuevas tecnologías juega un papel esencial.

Si bien es cierto que la irrupción del *ecommerce* es una de las causas principales que obliga a replantearse varios aspectos de la logística tradicional, porque el consumidor exige una rapidez y una flexibilidad inauditas hasta el momento, también permite almacenar una cantidad ingente de datos sobre los hábitos del mismo. Una información, analizada con herramientas de inteligencia artificial, que permite a los operadores logísticos adelan-

tarse a los picos de demanda, saber cuáles son las necesidades de los *retailers* y tener siempre *stock* disponible.

Por otra parte, la automatización, tendencia global que está afectando a todos los sectores profesionales, va a tener también un impacto considerable en el modo en el que los centros logísticos operan. E incluso, afectará al diseño interno de los mismos, haciendo que, por ejemplo, los espacios destinados a las personas (vestuarios, duchas, aseos...) sean cada vez más reducidos, al reducirse igualmente las plantillas humanas.

Las naves, como activo inmobiliario, no tienen que tener grandes dotaciones específicas tecnológicas, sino que tienen que tener la posibilidad de acogerlas. Tres son las necesidades básicas: telecomunicaciones, potencias eléctricas y, cada vez más, el tema de la seguridad, sobre todo para evitar riesgos a esos grandes *stocks* que cuestan mucho dinero.

En el ámbito de logística nacional, podemos observar también alteraciones producidas por este nuevo tipo de demanda. Si bien el foco, como ha sido el caso tradicio-

nalmente, sigue puesto en Madrid y Barcelona, otras ciudades como Valencia, Zaragoza o Bilbao están empezando a ganar relevancia, y no son las únicas, ya que la inmologística se está extendiendo a ciudades medianas y pequeñas. Si se hace una triangulación entre Zaragoza, Benavente (Zamora) y Guarmán (Jaén), entre los tres cubren prácticamente toda la Península con tiempos de conducción y descanso obligatorios de los conductores profesionales de 4 horas y media. Por eso, podemos afirmar que el desarrollo logístico se irá extendiendo progresivamente por toda la Península como mancha de aceite, aunque quienes más tardarán en unirse son todos aquellos municipios que son “pura periferia”. Pero llegarán.

**EL
DESARROLLO
LOGÍSTICO
SE IRÁ
EXTENDIENDO
DE FORMA
PROGRESIVA
POR TODA LA
PENÍNSULA
COMO MANCHA
DE ACEITE**



DISPONIBLE CASTELLBISBAL LOGISTICS CENTRE

Dos unidades independientes de 13,200 m² con posibilidad de conexión entre ambas plantas.

Ventajas

- + Diseño premium
- + Opción multi-inquilino
- + Accesos A-2 y AP-7

Especificaciones técnicas

- + 10,5 m de altura libre interior de almacenamiento
- + 96 m de profundidad
- + Trama de estructura: 17 x 12 m

Sostenibilidad

- + Certificación ambiental prevista BREEAM Excellent
- + Previsión de sobrecarga de 15 kg por m² para la instalación de paneles solares adicionales en cubierta
- + Recogida de aguas pluviales mediante Sistema sifónico

Goodman⁺

ES.GOODMAN.COM





Vista aérea de la plataforma logística impulsada por Panattoni en el municipio de Torija, en Guadalajara.

MERCADO LOGÍSTICO | INVERSIÓN

APETITO INVERSOR

LA INVERSIÓN EN ACTIVOS LOGÍSTICOS ALCANZÓ EL 17% DEL TOTAL DEL MERCADO INMOBILIARIO EN 2021, FRENTE A LA MEDIA DEL 11% EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS

El sector inmo­logístico sigue viento en popa, atrayendo el interés inversor de compañías y fondos de todo el mundo.

La logística representó el 17 por ciento de la inversión total del mercado inmobiliario en España al cierre de 2021, convirtiéndose en uno de los sectores más reforzados del pasado año. La media de inversión en el sector inmo­logístico en los cinco años anteriores se había situado en torno al 11 por ciento.

“El mercado logístico continúa siendo el principal protagonista del sector inmobiliario español. Las tendencias acentuadas a lo largo de la pandemia se han mantenido y no esperamos ningún giro en la corriente del sector”, apunta Fernando Fuente, senior director Valuation & Advisory Services de CBRE España.

Entre enero y diciembre del pasado año se alcanzó un volumen de inversión en activos logísticos por encima de los 2.200 millones de euros, lo que supuso un aumento de un 53 por ciento respecto al volumen registrado en 2020. “En 2022 será difícil igualar el volumen de inversión alcanzado en 2021 debido fundamentalmente a la escasez de producto”, afirman desde CBRE. Aunque las expectativas también son altas. De hecho, en el primer trimestre de 2022 se alcanzaron los 578 millones de euros de inversión en inmo­logística, según la citada consultora.

Por su parte, Savills eleva la cifra de inversión por encima de los 2.500 millones de euros en 2021, un 62 por ciento más que en 2020, que ya fue un año excepcional. “Esto ha sido de-

€
2.000

MILLONES DE
INVERSIÓN
PREVISTA EN
LOGÍSTICA EN 2022

SOCIMIS, INVERSIÓN A LARGO PLAZO

Las sociedades cotizadas anónimas de inversión en el mercado inmobiliario (socimi) se caracterizan por no buscar tanto la especulación con el activo, sino la explotación del mismo a más largo plazo, valorando la facilidad para la gestión. Entre las socimi que tienen más vinculación con el negocio logístico se encuentran Merlin Properties, Segro o Montepino. En el caso de esta última, Valfondo, gestor de la cartera logística de Montepino, y Bankinter Investment han culminado con éxito el cierre del proceso de ampliación de capital de la cartera logística de Montepino por un importe de 250 millones de euros. Valfondo tiene previsto gestionar, a través de Montepino, una inversión de más de 300 millones de euros para asegurar la compra de suelo y promover más de 350.000 metros cuadrados de superficie bruta alquilable en 2022.

bido a la operación de venta del porfolio de Montepino que ha supuesto un 33 por ciento del total invertido en el ejercicio”, apuntan. “Si eliminamos esta operación de la ecuación, se mantendrían los excepcionales niveles de los años anteriores”, matizan. La consultora señala que la mayor parte de la inversión se ha producido en Madrid “que continúa con una evolución alcista”.

Al alza

A su vez, la consultora Knight Frank cifra en 2.000 millones de euros la cifra de inversión prevista en el sector inmobiliario logístico español al cierre del presente 2022.

El capital español ha tenido un gran protagonismo en 2021 en el mercado inmo­logístico nacional, confirma Rubén Rubio, director Industrial-Logístico Capital Markets de Savills.

LA INVERSIÓN EN ACTIVOS LOGÍSTICOS SUPERÓ EN 2021 LOS 2.200 MILLONES

“También el capital procedente del Reino Unido ha tenido un protagonismo extraordinario como consecuencia del Brexit”, señala. Por su parte, el capital procedente de Estados Unidos estuvo muy activo en la prime-

ra mitad del pasado año, pero no consiguió materializar ese crecimiento. También destaca la vuelta del capital surcoreano tras su ausencia durante las primeras olas de la pandemia, así como la del capital alemán.

LA SEGURIDAD EN LA INVERSIÓN EN NAVES LOGÍSTICAS SIGUE CRECIENDO

En términos de rentabilidad, “vivimos un período de fuerte compresión de *yields*”, lo que supone una mayor seguridad de la inversión. “Las rentabilidades en el mercado *prime* de Madrid y Barcelona se sitúan en niveles del 4 por ciento”, afirma. La escasez de producto, el alto número de inversores localizados en el mercado logístico, el previsible aumento de las rentas y la creciente actividad del comercio electrónico son algunos de los factores que han empujado las rentabilidades consecutivamente a mínimos históricos, según expertos.

LA LOGÍSTICA, A LA CABEZA EN REVALORIZACIÓN DE ACTIVOS DEL SECTOR INMOBILIARIO ESPAÑOL

El mercado logístico sigue siendo el segmento que alcanza una mayor revalorización dentro del conjunto del negocio inmobiliario en España.

Al término del primer semestre de 2022, los activos en Madrid y Barcelona podrían cerrar con una revalorización semestral superior al 10 por ciento y acumulada por encima del 30 por ciento respecto al periodo prepandemia. En ubicaciones secundarias como Valencia y Zaragoza, la revalorización esperada para este primer semestre de 2022 es de un 10 y un 9 por ciento, respectivamente, según el informe ‘Valuation Market Trends’ de la consultora inmobiliaria CBRE España.

“Creemos que el mercado logístico continuará siendo el principal protagonista del mercado inmobiliario en España, volviendo a ser el tipo de activo que tendrá una mayor revalorización a cierre del primer semestre de 2022”, asegura

el vicepresidente de CBRE España, Javier Kindelan. “Las tendencias acentuadas a lo largo de la pandemia se han mantenido y no esperamos ningún giro en la corriente del sector”, matiza.

Rentas

Todos los expertos coinciden en que las rentas del sector inmo­logístico van a experimentar una mayor presión a corto plazo.

La renta de las instalaciones logísticas ubicadas en zonas *prime*, es decir, en las primeras coronas de ciudades como Madrid y Barcelona, crecerá en los próximos meses. Las causas principales se encuentran en la escasez de producto de estas características y en la demanda actual por el

auge del comercio electrónico. A ellas se suman también el incremento sustancial de los costes de construcción y el precio del suelo, que vendrán a poner presión en las rentas de futuros proyectos.



La revalorización de los activos logísticos sigue al alza.

TRANSPORTE XXI

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

OPINIÓN | INCREMENTAR LA HUELLA INMOLOGÍSTICA

MIRADA LARGOPLACISTA

**CRISTIAN
OLLER**

VP y Country Manager de
Prologis España



El sector inmo­logístico en España está vivien­do una auténtica re­volución. A raíz de la pan­demia, las empresas están apostando claramente por la resiliencia, dejando de lado el *just in case* para dar paso al *just in time* y evitar riesgos innecesarios en la cadena de suministro. Este contexto de cambio se está notando en los entornos urbanos de grandes polos económicos, como son, por ejemplo, las ciudades de Madrid y Barcelona.

Desde Prologis estamos centrados en incrementar la huella inmo­logística en entornos urbanos, sabien­do que siempre va a haber una demanda detrás por parte de los consumidores que justifique esta presen­cia en las grandes ciudades.

Es cierto que el contexto económico actual no ayuda. Los ciudadanos espa­ñoles y las empresas estamos inmersos en la tormenta perfecta, con unas tasas de inflación muy elevadas y una limitación de salarios que, muy probablemente, repercuta en el consumo.

Pero debemos ser posi­tivos y afrontar la situación con una mirada largopla­cista. Para poder incremen­tar la huella inmo­logística en entorno urbano es nece­saria la generación de sue­lo, ya sea de nueva crea­ción o que provenga de la transformación de espacios utilizados anteriormente para otras actividades eco­nómicas. Se prevé que en 2030 el 60 por ciento de la población viva en espacios urbanos. En este sentido, se hace más necesario que nunca planificar y desarrol­lar infraestructura inteli­gente que incluya siempre el ángulo logístico en pro­fundidad. El gran reto que afronta todo el sector es la disponibilidad de suelo en varias comunidades autó­nomas, donde la ausencia de suelo preparado para

desarrollar de forma inme­diata es muy notoria. Por otro lado, el suelo disponi­ble no siempre coincide con las ubicaciones que deman­dan nuestros clientes.

Esta situación provoca una evidente tensión en el precio del suelo. Comprar suelo logístico de calidad y en ubicaciones *prime* es muy caro, a lo que también hay que añadir los precios de construcción, muy sen­sibles al crecimiento de la inflación. Además, tenemos una Administración muy garantista, pero poco flexi­ble. Los tiempos de obten­ción de licencias se dilatan demasiado en el tiempo y acaban generando incerti­dumbre en el sector. En de­finitiva, es necesario agili­zar la tramitación urbanís­tica y la obtención de licen­cias.

Dentro de las soluciones, la regeneración de espacios existentes, es decir, trans­formar industrias, fábricas o almacenes logísticos que han quedado en desuso, en espacios modernos y adap­tados a la logística del pre­sen­te es una vía para dar una respuesta inmediata a lo que demandan los clien­tes. Y, por encima de todo, una respuesta sostenible. El edificio más sostenible es aquel que no necesita ser construido, sino que se readapta a las necesidades actuales.

La penetración del co­mercio electrónico en Espa­ña tiene todavía margen de crecimiento. Si bien es cierto que en estos últimos años se han llegado a in­corporar 2,3 millones de nuevos compradores *online* en España, todavía estamos lejos de los números del Reino Unido, Alemania o Francia, con una bolsa de consumidores *online* mayor.

Esta evolución derivará en un refuerzo mucho mayor de la omnicanalidad por parte de las empresas

de lo que ya vemos actual­mente. Una evolución, ade­más, que se ve respaldada por las ventajas medioam­bientales del *ecommerce*. Según un reciente informe de Prologis Research, una furgoneta de reparto llena equivale a 100 trayectos in­dividuales para realizar una compra física.

Por otro lado, la sosteni­bilidad se ha convertido en una de las tres prioridades que cualquier empresa debe tener en cuenta para ser competitiva en el mercado. Ya no es una moda, sino un eje fundamental por el que pasan todas y cada una de las decisiones que toman las empresas modernas para cumplir con sus ODS y la Agenda 2030. Supone, por tanto, un cambio de chip.

Por último, y no menos importante, identificamos tres áreas en las que debe­mos poner el foco: digitali­zación de las infraestructu­ras logísticas, no solo para desarrollar *smart buildings*, sino para conseguir polígono­s industriales conectados con fibra óptica; sensoriza­ción de edificios para reali­zar gestión más eficiente y en remoto; y la inteligencia artificial, que nos debe servir para tomar decisiones, llegar a nuestros objetivos de sostenibilidad, eficiencia energética, optimización de procesos y de rutas de reparto con la mayor preci­sión posible.

**ES NECESARIO
AGILIZAR LA
TRAMITACIÓN
URBANÍSTICA Y
LA OBTENCIÓN
DE LICENCIAS**

**EL EDIFICIO
MÁS
SOSTENIBLE ES
AQUEL QUE NO
NECESITA SER
CONSTRUIDO,
SINO QUE SE
READAPTA A
LAS
NECESIDADES
ACTUALES**



Líder en Inmologística, Suelo Logístico y Servicios

Integrada en:



SUELO
con disponibilidad
inmediata

Ágil
tramitación de
PROYECTOS

Rápida
obtención de
LICENCIAS

AYUDAS
a la
INVERSIÓN

S

SOSTENIBILIDAD

Medioambiental Sectorial
Económica Social

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

URBANISMO SOSTENIBLE
CONSTRUCCIÓN SOSTENIBLE



U

URBANISMO

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

Gestión Urbanística Edificación
Actividad



E

ESPECIALIZACIÓN

para **EMPRESAS** con **ACTIVIDADES:**
TRANSPORTE
LOGÍSTICA
SERVICIOS

Consumo Producción
Distribución E-Commerce

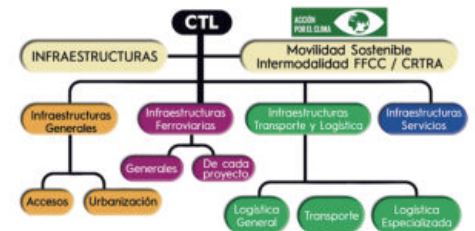
Adaptable a necesidades
Implantación Usuarios



L

LOCNECTION

Localización
+ Comunicaciones
+ Infraestructuras
+ Conexiones



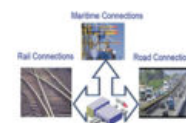
O

OPTIMIZACIÓN PARCELARIA

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



Mega Hubs - CTL



Diseñadas para los Nuevos Vehículos



MERCADO LOGÍSTICO | ECOMMERCE

LA LOGÍSTICA PARA EL ONLINE ACENTÚA SU PROTAGONISMO

LA CONTRATACIÓN DE ESPACIOS DE ALMACENAJE PARA EL COMERCIO ELECTRÓNICO REPRESENTA MÁS DE UN TERCIO SOBRE EL TOTAL EN ESPAÑA

El fuerte incremento en los volúmenes del negocio del comercio electrónico en España se ha convertido en una de las principales puntas de lanza del inmo-logístico.

La contratación de espacio logístico destinado al comercio electrónico en España alcanzó el 34 por ciento en el primer trimestre de 2021, mientras que durante todo el 2020 fue de un 28 por ciento y un 17 por ciento en 2019, según el informe 'Ecommerce Report España' que elabora CBRE. Esto da idea del empuje con el que se están posicionando los espacios destinados al almacenaje de productos de comercio electrónico.

El porcentaje de ventas *online* sobre el total del sector *retail* en nuestro país ha pasado de un 3,5 por ciento en 2015 a un 8,7 por ciento en 2020. Esta tendencia se mantendrá en los próximos años, de tal manera que en 2025, España alcanzará una tasa de penetración del comercio electrónico sobre el total del 14 por ciento, lo que supone uno de los crecimientos más sólidos a escala global, según las conclusiones del informe de CBRE.

Además, el margen de crecimiento es elevado, lo que impulsa las expectativas de más capacidad logística dedicada a este nicho de mercado. La tasa de penetración de

comercio *online* en España es mayor a las cifras de países vecinos como Portugal (7,6 por ciento) o Italia (7,9 por ciento) y está muy cercana a los niveles de Francia, con un 9,2 por ciento. Sin embargo, aún está por debajo de la media europea, situada en el 12 por ciento en 2020.

Los países con mayor nivel de penetración de comercio electrónico en Europa son Reino Unido, con un 24,2 por ciento, Países Bajos (17,8 por ciento) y Alemania (13,6 por ciento). En el resto del mundo, la media global se situaba en el 27,67 por ciento en 2020 y los países con mayores niveles de penetración eran Corea del Sur, con un 35,8 por ciento, y China, con un 27,3 por ciento, seguidos de Estados Unidos, con un 20 por ciento.

La tasa de penetración prevista para 2025 en España seguirá estando, no obstante, por debajo de la media mundial, que se situará en ese momento en el 18 por ciento, afirma el informe. El líder mundial en tasa de penetración del comercio electrónico en esa fecha será Corea del Sur, con una cuota del 45 por ciento, según los datos de CBRE.

Amazon cuenta con dos grandes plataformas logísticas en Illescas (Toledo).

“La convivencia entre los espacios físicos y *online* sigue siendo un elemento clave para el posicionamiento de una marca y ambos mundos -físico y digital- se complementan y deben funcionar de forma integrada”, apunta el informe de la consultora. En este sentido, resulta clave para los operadores de *retail* “la búsqueda y el diseño de nuevas estrategias de omnicanalidad”, apuntan.

Gigantes del *ecommerce*

Amazon destaca como uno de los protagonistas de la contratación de espacios logísticos en España. En conjunto, la multinacional del comercio electrónico supera los 150 millones de metros cuadrados de superficie logística, principalmente localizada en Estados Unidos y Europa.

En el caso de España, la compañía ha invertido más de 6.000 millones de euros en infraestructuras e instalaciones logísticas desde su aterrizaje en 2011. Al cierre del pasado año, Amazon contaba con nueve centros logísticos, dos centros de distribución, dos centros logísticos de reparto urbano y 24 estaciones logísticas repartidas por todo el país, que sumaban conjuntamente más de un millón de metros cuadrados.

Además, la firma no se detiene ahí y sigue impulsando nuevos proyectos, incluidas las futuras instalaciones de Amazon Web Services (AWS) en la plataforma logística de Huesca (Plhus).

Por su parte, AliExpress, a través de la filial logística del grupo, Cainiao, ha tomado también posiciones en España, con la apertura de un nuevo

centro logístico de 19.000 metros cuadrados en San Fernando de Henares (Madrid). La compañía ya participó en la licitación para la contratación de una parcela logística en el centro de carga aérea de Barajas hace unos meses y todo apunta a que seguirá incrementando su huella logística en el mercado español en los próximos meses.

14%

CUOTA DEL
ECOMMERCE EN
ESPAÑA SOBRE EL
TOTAL EN 2025



La importancia del e-Commerce para Panattoni en el futuro de la inmologística

El aumento del e-Commerce ha traído muchas novedades y requerimientos al sector inmologístico. Actualmente estamos viendo un auge en la demanda de espacio logístico para mejorar las labores de almacenamiento y distribución, especialmente en los repartos de última milla. Estas tendencias se han visto reflejadas en el aumento de la demanda de proyectos llave en mano que permitan cubrir todas estas nuevas necesidades, y que cuenten con tecnologías que fomenten la automatización y con certificaciones de construcción sostenible, como BREEAM.

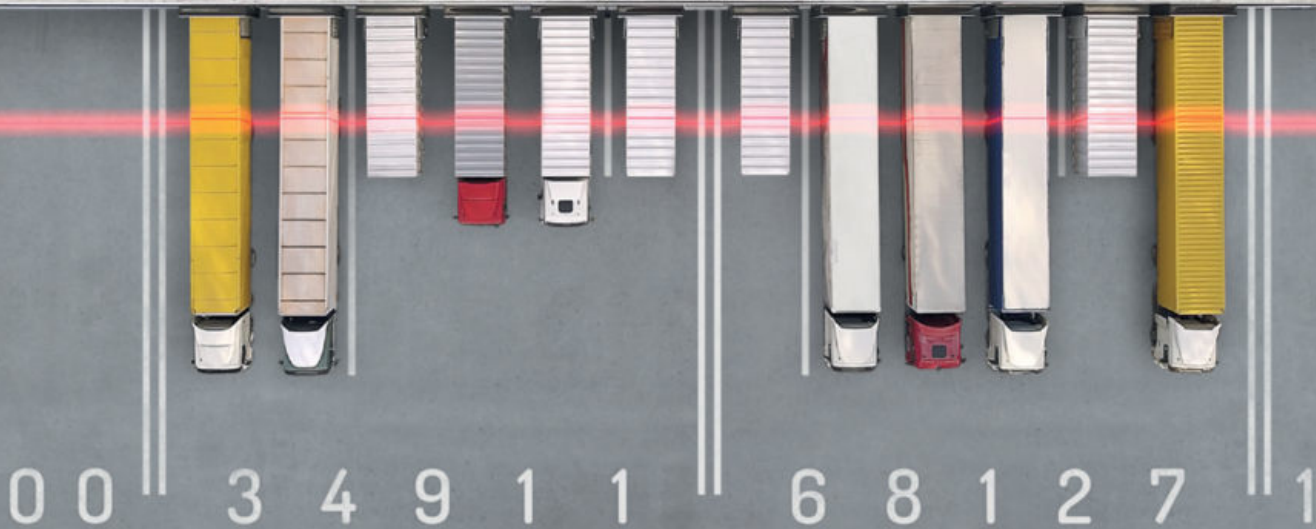
En cuanto a espacios óptimos para la última milla, está teniendo lugar un crecimiento muy importante en la diversificación de activos por toda la geografía. Panattoni destaca por contar con edificios disponibles actualmente en varias comunidades autónomas, en ubicaciones como Bilbao y Vitoria (País Vasco), Alzira y Picassent (Comunidad Valenciana), Barcelona y La Bisbal del Penedès (Cataluña), Getafe (Madrid), Alcantarilla (Murcia), Torija (Castilla-La Mancha), así como en el polígono de Plaza, en Zaragoza (Aragón), donde cuenta con dos

proyectos. Además, este año comenzará su primer desarrollo en Portugal, concretamente en Oporto. También cabe destacar el auge de la regeneración de naves obsoletas, o brownfields, cuyos edificios están en ubicaciones privilegiadas, pero no cumplen con los requisitos para las actividades de cross-dock o e-Commerce y son una gran oportunidad para el sector en España.

Sin embargo, se han observado cambios en las normativas de movilidad en las ciudades que afectan a los repartos, como la

implantación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). La Ley de Cambio Climático y Transición Energética ha impuesto a los municipios con más de 50.000 habitantes la implantación de una ZBE antes de 2023. En este sentido, Panattoni es un gran ejemplo a la hora de desarrollar parques flexibles para adaptarse a las nuevas necesidades de cada operador. Además, fomenta la implantación de flotas de transporte sostenibles a través de la instalación de cargadores eléctricos, impulsando la electromovilidad y facilitando a los operadores las actividades de última milla.

e-commerce está en nuestra esencia



Consulta nuestros
almacenes logísticos
en alquiler, en Iberia:



MERCADO LOGÍSTICO | DISTRIBUCIÓN URBANA

REDISEÑO DE LA ÚLTIMA MILLA

LA SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL Y EL *ECOMMERCE* PONEN EL FOCO DE LA LOGÍSTICA EN EL *HUB* URBANO

El Acuerdo de París de la Unión Europea sobre el cambio climático y las consiguientes restricciones de circulación que se implementarán para alcanzar las emisiones netas cero en el año 2050, junto con el auge del *ecommerce*, acelerarán la dinamización del *microhub* urbano de última milla.

Esta es una de las principales conclusiones del reciente estudio realizado por Miebach Consulting para Merlin Properties bajo el título "Distribución Urbana para *ecommerce*: utilización de *hubs* urbanos como alternativa a los envíos directos en la última milla". En el informe se analiza la situación en la que se encuentra la logística de última milla, dando respuesta a las necesidades presentes y futuras de los operadores en este seg-

mento de la actividad. El documento establece que el comercio electrónico será el gran beneficiado por el modelo de *hubs* urbanos, frente al resto de modelos de distribución, dado que "no existen limitaciones de peso, ni temperatura o distancia con los clientes".

El número de operaciones vinculadas al comercio electrónico está alcanzando un volumen que no estaba previsto, puesto que los envíos han crecido en torno a un 22 por ciento y continuarán haciéndolo como mínimo hasta 2026, según apunta el informe. Este crecimiento ha añadido "una carga excesiva de tráfico en un entorno urbano que, de por sí, ya estaba saturado y la logística de última milla puede ayudar a paliar los problemas que esto genera".

LOS ENVÍOS DE B2C VAN A SEGUIR CRECIENDO

A esto se suma un contexto en el que el consumidor cada vez demanda de manera más acentuada poder elegir horas de entrega y modificarlas si es necesario, así como agrupar los envíos en una única entrega.

Ventajas

Según el citado documento, el uso de *hubs* urbanos ofrece ventajas a los operadores de este sector, como la posibilidad de realizar los trayectos de entrega en vehículos eléctricos o bicicletas, mayor flexibilidad de estacionamiento al usar vehículos más ligeros, abaratamiento de la entrega al tener mayor proximidad con el destinatario, mayor adaptabilidad al horario deseado por el cliente así como mayor cumplimiento del mismo, o un menor número de entregas fallidas

El ayuntamiento de Madrid ultima el proceso de digitalización de la carga y descarga de mercancías.



AYTO. DE MADRID

PARQUE LOGÍSTICO EMPRESARIAL
PALENQUIVIR

El centro del sur de Europa

LOS PALACIOS Y VILLAFRANCA - SEVILLA
375.000 M2 DISPONIBLES

Toda la información en
www.palenquivir.com



Infografía que explica el funcionamiento de un nuevo modelo para la distribución urbana de mercancías y que se materializará con la creación de una red de *microhubs* urbanos en la ciudad de Madrid.

CITET Y CEL LIDERAN UN CONSORCIO QUE IMPULSA EL DESARROLLO DE UNA RED DE MICROHUBS URBANOS

El Clúster de Innovación para la Logística y el Transporte de Mercancías (Citet) y el Centro Español de Logística (CEL) lideran un consorcio que ha desarrollado un nuevo modelo para la distribución urbana de mercancías y que se materializa en la creación de una red de *microhubs* urbanos.

Tras el estudio cualitativo que se realizó en 2019, la iniciativa ha propuesto y validado un modelo de gestión, operación y tecnológico, así como la identificación de las ubicaciones óptimas que hagan rentables y sostenibles los *microhubs* urbanos en Madrid.

Etapas

El siguiente paso, entre 2022 y 2023, pasa por el desarrollo de los componentes básicos de la plataforma orquestadora de la red de *microhubs*. A partir de ahí, se espera que se pueda poner en marcha la citada plataforma y la aplicación del diseño de la gestión de *microhubs* a espacios reales.

El proyecto tiene puesto el foco tanto en el B2C como en el B2B, puesto que los envíos de comercio electrónico crecen, pero “el principal problema actual de la distribución urbana de mercancías está en el Horeca (hostelería)”, según Citet. En este sentido, “antes de la pandemia, cuatro de cada diez envíos en la ciudad de Madrid correspondían al canal Horeca y se realizaban con vehículos pesados”. Este tipo de reparto “es el que más afecta en las ciudades porque requiere una carga y descarga más compleja”. Además, “el 70 por ciento de los envíos en el canal Horeca no están organizados y se realizan una media de seis entregas diarias”.



ESPECIALISTAS EN EQUIPAMIENTO LOGÍSTICO



Rampa Telesco Van tanto para furgonetas como camiones



Aero-docklight: potente ventilador y luz LED



Abrigos de muelle con ayuda LED para el conductor



Pasarela vertical para muelle sin obra civil

Fabricación, instalación y mantenimiento en todo el país

972 640 620

www.angelmir.com

MERCADO LOGÍSTICO | MADRID

KILÓMETRO CERO

LAS PREVISIONES MARCAN QUE EL STOCK LOGÍSTICO DE MADRID Y SU ÁREA DE INFLUENCIA SUPERARÁ LOS 12 MILLONES DE M2 AL CIERRE DEL EJERCICIO 2022

La zona centro peninsular, que incluye a la Comunidad de Madrid y su área de influencia, registró en 2021 un año récord, al alcanzar 1,03 millones de metros cuadrados de contratación logística. Esto supone un 12 por ciento más que el año anterior. El 76 por ciento de la contratación total ha sido neta, según datos de CBRE.

El pasado ejercicio se cerraron una docena de contrataciones correspondientes a naves de más de 25.000 metros cuadrados, que sumaron conjunta-

mente 470.000 metros cuadrados, según la consultora. Estas contrataciones estuvieron vinculadas a todo tipo de sectores, si bien sobresalieron las relacionadas con el negocio del comercio electrónico, que representaron un 21 por ciento sobre el total.

El stock logístico de Madrid se situó al cierre de 2021 en 11,31 millones de metros cuadrados. De cara a 2022, las previsiones de Savills pasan por la incorporación de más de 1 millón de metros cuadrados, lo

que situaría el stock en la región en 12,33 millones de metros cuadrados.

Desde 2015, el stock se ha incrementado en más de 3,8 millones de metros cuadrados, según el director del departamento de Industrial y Logística de Savills, Aitor Álvarez, "lo que supone un aumento del 52 por ciento al que llegaremos a finales de este 2022". En este sentido, cabe destacar el fuerte incremento que se produjo en 2020, año en el que se incorporaron casi 1 millón de metros

cuadrados al stock inmo-logístico de la zona centro.

El 20 por ciento de la oferta que se sumará en 2022, es decir, más de 200.000 metros cuadrados, ya se entregan ocupados y se espera que en julio se alcancen unos porcentajes del 50 al 60 por ciento, como sucedió en 2021. De cara a 2023 se prevé la incorporación de al menos 770.000 metros cuadrados de nuevos proyectos, para los cuales ya hay contratados unos 100.000 para proyectos 'llave en mano', lo que supone un total del 16 por ciento, según el análisis realizado por Savills.

Distribución por zonas

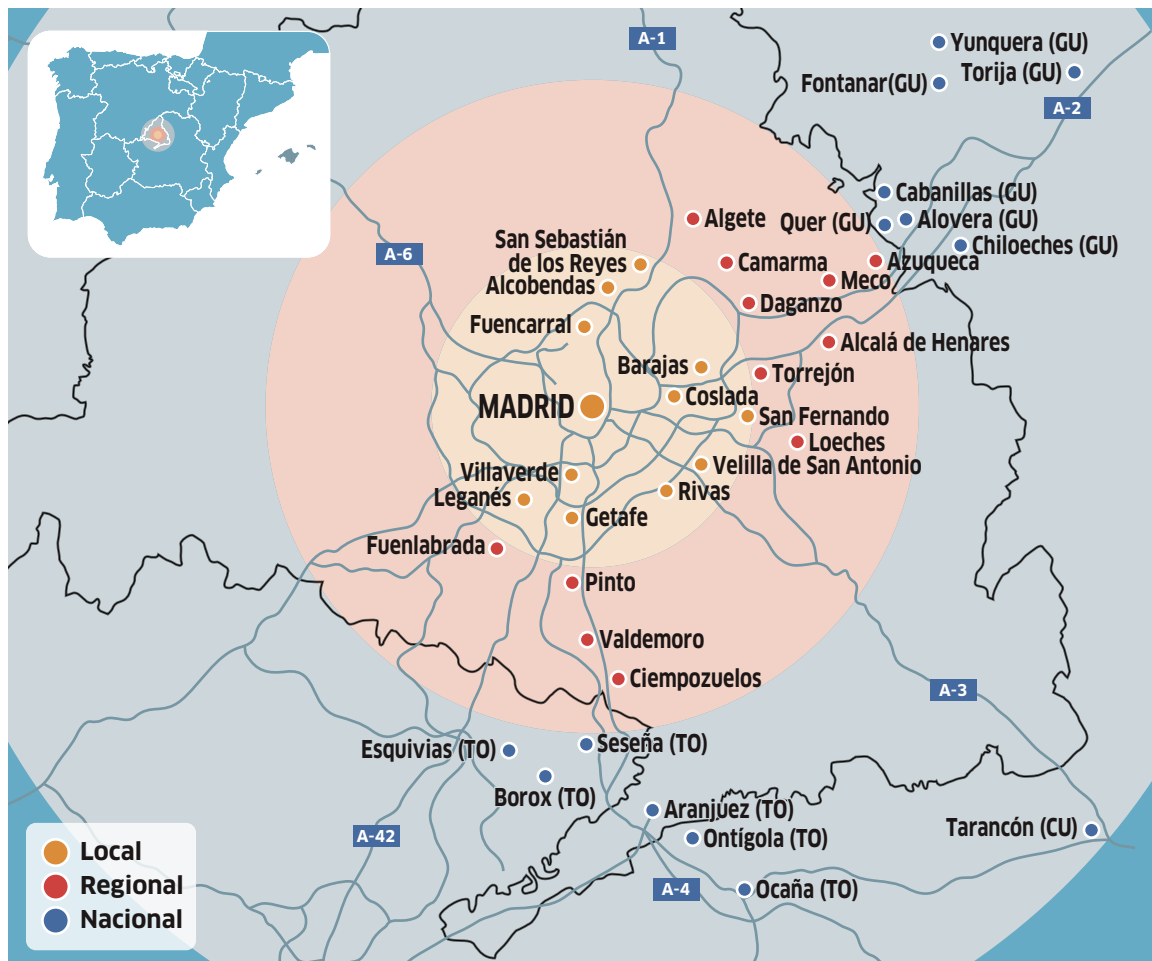
La tasa de disponibilidad media se sitúa en el 9,3 por ciento en relación al stock actual y alcanza el millón de metros cuadrados, según la consultora. En cuanto a la distribución por zonas, el Corredor del Henares aglutina el 59 por ciento de la disponibilidad, con 600.000 metros cuadrados. De igual forma, la zona sur, incluyendo los ejes de la A4 y la A42 representan el 24 por ciento del total con más de 250.000 metros cuadrados disponibles.

UN MILLÓN DE M2 DE STOCK SE SUMARÁN EN 2022

LA RENTA EN ZONA PRIME ALCANZA LOS 5,75 EUROS

LA HUELLA LOGÍSTICA SE EXPANDE EN EL CENTRO PENINSULAR

La logística se ha convertido en la punta de lanza del sector inmobiliario en los últimos años y Madrid y su área de influencia es un ejemplo paradigmático de ello. El stock logístico en el centro peninsular supera ya los 11 millones de metros cuadrados y sumará otro millón más en el presente año.



Fuente: CBRE

En cuanto a disponibilidad por coronas, cabe reseñar la tercera corona del Corredor del Henares, con más de 300.000 metros cuadrados, principalmente en Alovera, Cabanillas del Campo y Marchamalo.

En la zona sur, por su parte, destaca la disponibilidad en la primera corona, con más de 100.000 metros cuadrados en municipios como Getafe. De igual manera, áreas como Villaverde y Vicálvaro, en las que se han desarrollado grandes proyectos para el reparto urbano dentro de Madrid y que representan más de 80.000 metros cuadrados disponibles.

Las rentas en la zona *prime* se sitúan en 5,75 euros por metro cuadrado y mes en la primera corona, frente a los 5,50 euros de 2020.

Desde Savills advierten de que el mercado del suelo de Madrid “sigue sufriendo un calentamiento y alcanzando precios totalmente récord”. Además, se producirá un incremento de nuevos proyectos destinados al reparto de última milla en la ciudad. También es previsible que se mantenga “el excelente comportamiento de las primeras coronas”.

Al mismo tiempo, el mercado seguirá marcando una clara tendencia a “la logística de tipo Big Box”, es decir, naves de entre 30.000 y 50.000 metros cuadrados, “gracias a que continúa el impulso del comercio electrónico”.

Uno de los principales impulsores del mercado inmo-logístico de la zona centro es Merlin Properties, que ampliará su huella con un nuevo parque en el Corredor del Henares. ‘Cabanillas Park II’ contará con varias plataformas logísticas de última generación que sumarán una superficie construida agregada de más de 210.000 metros cuadrados, sobre una parcela por encima de los 310.000. Merlin ya dispone en la zona de ‘Cabanillas



PROLOGIS

Park I’, otro parque logístico de su propiedad en el que ya se encuentran instaladas empresas como GXO Logistics, Luis Simoes, DSV, Logista, Truck&Wheel y 4PX, con una superficie total alquilable de 315.841 metros cuadrados.

CRECE LA TENDENCIA A LAS NAVES ‘BIG BOX’

Por su parte, Panattoni ha adquirido recientemente una parcela de 80.000 metros cuadrados en Torija para desarrollar su segundo proyecto en la provincia de Guadalajara, tras la entrega hace unos meses de una nave de

Imagen de ‘Prologis Park San Fernando’, ubicado en la localidad madrileña de San Fernando de Henares, en pleno Corredor del Henares.

27.000 metros cuadrados bajo la fórmula de ‘llave en mano’ a la multinacional Leroy Merlin, también en Torija. El nuevo proyecto de Panattoni permitirá combinar una o varias actividades desde 15.000 metros cuadrados hasta un total de 48.000 metros.

Por su parte, Goodman está impulsando el centro logístico ‘Goodman Madrid Gate 1’ en los terrenos de la antigua fábrica de Iveco Pegaso en Madrid, sobre una parcela de 168.000 metros cuadrados. Actualmente, la inmobiliaria está inmersa en las obras de construcción del futuro *hub* principal en la

Península Ibérica de GLS, que alcanzará los 33.000 metros cuadrados.

A su vez, Prologis ha alcanzado la plena ocupación en ‘Prologis Park Barajas’ y ha completado los edificios de San Fernando DC2, Alcalá DC5 y Puerta de Madrid DC6.

Mientras, Montepino cuenta con más de 1,1 millones de metros cuadrados de activos logísticos en España, de los que el 85 por ciento están en la zona centro peninsular. La compañía cuenta en este área con nuevos proyectos en enclaves como Coslada, Torija, Marchamalo, Guadalajara e Illescas.

CREANDO VALOR EN LA INMOLOGÍSTICA

CONSULTORÍA Y GESTIÓN DE PROYECTOS Y PARQUES LOGÍSTICOS





El proyecto 'Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas' contempla una actuación total de 323 hectáreas de superficie, con 2,1 millones de metros cuadrados de edificabilidad.

MERCADO LOGÍSTICO | MADRID

LA LOGÍSTICA VUELA ALTO EN BARAJAS

AENA Y UNO DE LOS CINCO CANDIDATOS A SOCIO INVERSOR IMPULSARÁN LA PRIMERA FASE DEL POLO LOGÍSTICO DEL AEROPUERTO

TRES ZONAS DE ACTUACIÓN

El futuro polo logístico de Barajas contará con tres zonas de actuación, dos ellas situadas al sur, junto al actual centro de carga aérea, y otra al norte, cerca de la A1.



Fuente: Aena

Aena ultimaba al cierre de esta edición el proceso para la selección definitiva del socio inversor que le acompañe en el desarrollo de la primera fase del nuevo polo logístico del aeropuerto de Barajas, en lo que será el primer paso del futuro proyecto 'Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas'.

El objetivo de Aena pasaba por que el proceso de selección estuviera adjudicado en el segundo trimestre de 2022. La sociedad conjunta se constituirá inmediatamente después de la adjudicación.

Aena invitó a finales de 2021 a ocho licitadores a participar en la fase de adjudicación, después de que hubieran superado la fase de calificación al cumplir todos los requisitos de idoneidad, capacidad y solvencia exigidos en el pliego de la fase de calificación. Posteriormente, el pasado mes de marzo, Aena hacía público que cinco de los ocho licitadores interesados habían presentado finalmente oferta. Se trata de Merlin Properties, P3 Group, Goodman, SELP European y Eurocor. Entre estos cinco candidatos saldrá elegido el socio inversor de Aena en el citado proyecto. Finalmente no presentaron oferta Prologis, VGP y PDC Industrial Center.

Aena contará con un mínimo del 35 por ciento de participación en la sociedad conjunta con el mencionado socio inversor. Esta participación se corresponderá con el derecho de superficie de las 32 hectáreas de terreno por un período de 75 años de duración, que ha sido valorado en 57,64 millones de euros. Así se contempla en el pliego para la selección del socio para la constitución de la sociedad conjunta.

El socio inversor que finalmente elija Aena será aquel que presente la oferta económicamente más ventajosa, según avanzó la compañía. El nuevo socio mayoritario de la nueva *joint venture* tendrá que hacer frente a una in-

versión que el gestor de aeropuertos ha establecido en 107,10 millones de euros en el pliego, "a efectos meramente estimatorios".

La primera fase del nuevo polo logístico ha sido denominada 'Área-1 del Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas'. Se encuentra ubicada en la zona sur del aeropuerto, en la zona conocida como Rampa 7, próxima al centro de carga aérea y adyacente a una primera línea de carga aérea ya en desarrollo.

Proyecto

En esta primera fase, Aena tiene previsto impulsar el desarrollo de un área de 32 hectáreas, de las que 28 se destinarán a instalaciones logísticas y 4 a zonas verdes. En total, la edificabilidad para naves en el nuevo espacio se sitúa en 153.000 metros cuadrados.

En conjunto, Aena tiene previsto desarrollar un gran polo logístico que contará con tres zonas de actuación y que alcanzará los 1,3 millones de metros cuadrados de superficie edificable. La primera zona en desarrollo es la más próxima a la A2, mientras que la segunda se ubicará también en el sur. En ambos casos, los desarrollos se sitúan junto al actual centro de carga aérea de Barajas. Por su parte, la tercera zona está previsto que se ubique al norte del aeropuerto, en las proximidades de la A1.

El nuevo desarrollo se encuentra "en pleno kilómetro cero de la logística en España y viene a refrendar el papel del aeropuerto como motor de la economía", según reconoce Maurici Lucena, presidente de Aena. El proyecto global de 'Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas' se desarrollará por fases y contempla una actuación de 323 hectáreas, con 2,1 millones de metros cuadrados de edificabilidad, dedicados a actividades logísticas y aeronáuticas, oficinas, hoteles y servicios.

AENA SE RESERVARÁ EL 35% DEL CAPITAL

EL SOCIO ELEGIDO ASUMIRÁ LA INVERSIÓN

ELCP: PROMOTOR DE REFERENCIA PARA LA NUEVA LOGÍSTICA

En los últimos años, debido al auge del comercio electrónico y la pandemia que nos ha obligado a cambiar nuestros hábitos de consumo y redefinir toda la cadena de suministro, se ha empezado a prestar mucha más atención al diseño y las especificaciones que marcan una diferencia real para crear edificios y operaciones más sostenibles. Conceptos como sostenibilidad y eficiencia energética o las certificaciones internacionales como BREEAM o LEED han pasado de ser un "nice to have" a requisitos básicos de los que no se puede prescindir, y están empujando hacia una rápida evolución de los estándares de mercado.

El reto que nos toca afrontar como promotores de inmuebles logísticos es ir más allá y encontrar la forma de conjugar estos requerimientos con atención a las necesidades del usuario, de sus empleados y sus proveedores de transporte.

La construcción sostenible no es solamente eficiencia energética, es también ofrecer calidad de ventilación, iluminación y bienestar al interior de las edificaciones y fuera de ellas, integrándolas en el contexto urbano.

Desde siempre, Logistics Capital Partners (LCP) ha estado activo en esta dirección, liderando el cambio hacia una inmológica sostenible, eficiente e innovadora, como atestigua el premio que acabamos de recibir.

NUESTRO PROYECTO DE TRECATE (ITALIA) DE MÁS DE 160.000 METROS CUADRADOS HA SIDO GALARDONADO EN MIPIM 2022 COMO "BEST INDUSTRIAL AND LOGISTIC DEVELOPMENT".

Se trata de un proyecto enfocado al impacto ambiental, muy avanzado en términos de ahorro de energía, que combina tecnología y automatización de vanguardia, modularidad y atención al bienestar de los empleados.

Este es el camino que también estamos siguiendo en España, donde LCP opera como ELCP en JV con Eurofund Group, uno de los mayores promotores inmobiliarios y gestores de suelo en España, que desarrolla centros comerciales y proyectos residenciales en su diferentes variantes tanto en la península ibérica como en reino Unido e Italia.

Y es justamente la mezcla de estas dos experiencias, la de LCP en logística y la de Eurofund Group en retail, lo que nos ha llevado a plantear un enfoque diferente: trabajamos desde el inicio en un diseño integral en cuanto a calidad espacial interior y exterior, uso de nuevos materiales y adopción de soluciones innovadoras acordes con las últimas tecnologías. Por ejemplo, en el proyecto que estamos desarrollando en primera corona, al sur de Madrid, hemos lanzado workshops en colaboración con los principales productores de Material Handling Equipments, para definir la mejor solu-

ción en cuanto a espacios de maniobra o calidad del suelo; igualmente valoramos la adopción de los requerimientos necesarios que permitan poder utilizar carretillas o vehículos para el reparto de última milla, alimentados con hidrógeno verde producido gracias a los paneles fotovoltaicos instalados en la cubierta de las mismas naves.

Pero no se trata sólo de sostenibilidad y eficiencia; Desde ELCP creemos firmemente que los inmuebles logísticos enfocados a la mejor operatividad posible son perfectamente compatibles con espacios agradables y atractivos para el usuario y la comunidad, apostando por un constante estudio que maximice el confort de los trabajadores y el nulo impacto medioambiental de la construcción de nuestros edificios. Tecnologías innovadoras, sostenibilidad, eficiencia operativa, atención a las personas, integración en la comunidad: estas son las claves del éxito de los inmuebles logísticos del futuro.

eurofund

LOGISTICS
CAPITAL PARTNERS



MARCO GALBUSERA
MANAGING DIRECTOR
ELCP

NUESTRO PROYECTO DE TRECATE (ITALIA) DE MÁS DE 160.000 METROS CUADRADOS HA SIDO GALARDONADO COMO "BEST INDUSTRIAL AND LOGISTIC DEVELOPMENT".

DESDE ELCP APOSTAMOS POR MAXIMIZAR EL CONFORT DE LOS TRABAJADORES Y EL NULO IMPACTO MEDIOAMBIENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN DE NUESTROS EDIFICIOS.

Conoce más sobre
ELCP:



"LCP TRECATE - LEED PLATINUM - OVER 160K SQM, PRODUCING MORE ENERGY THAN IT CONSUMES"

2022 WINNER
BEST INDUSTRIAL & LOGISTICS DEVELOPMENT

mipim AWARDS

LOGISTICS CAPITAL PARTNERS

MERCADO LOGÍSTICO | CATALUÑA

EJEMPLO DE LA BUENA SALUD DEL SECTOR

EL MERCADO INMOLOGÍSTICO CATALÁN VUELVE A BATIR NUEVA MARCA PROPULSADO POR EL *ECOMMERCE*

El mercado inmologístico catalán volvió a batir récord de operaciones de alquiler el año pasado, lo que demuestra la vitalidad y el buen estado de salud del que goza el sector logístico. Y el *ecommerce* fue el responsable, en buena medida, de esta evolución un año más.

La contratación de plataformas logísticas alcanzó los 810.736 metros cuadrados de superficie, “superando la cifra máxima de contratación registrada desde los últimos 12 años” y suponiendo “el 91 por ciento más que en 2020”, según la consultora Forcadell. El 62 por ciento de la superficie contratada (500.230 metros cuadrados) fue *stock* nuevo. Y la protagonista indiscutible de las operaciones resultó ser, también un año más, la modalidad de ‘llave en mano’.

SUPERADA LA CIFRA MÁXIMA DE CONTRATACIÓN EN 12 AÑOS

La superficie media contratada alcanzó los 12.284 metros cuadrados, algo más que en 2020. Sin embargo, “excluyendo alguna operación excepcional para tener una visión más realista, la superficie se reduce a 9.699 metros cuadrados”, añade la consultora.

El mayor número de operaciones fueron naves de hasta 10.000 metros cuadrados, más pequeñas en la primera corona (7.340 metros cuadrados de media) y superando ampliamente este espacio en el caso de la tercera corona (26.934 metros cuadrados).

Las operaciones relacionadas con el *ecommerce* concentraron el 31 por ciento de la contratación total, ha calculado CBRE. Esta consultora destaca sobre todo tres operaciones realizadas el año pasado: los 140.000 metros cuadrados por parte de un operador de *ecommerce* en El Far d'Empordà (Gi-

rona), la nave logística de 19.000 metros cuadrados de El Corte Inglés en Parets del Vallès (Barcelona) y las instalaciones de 25.000 metros cuadrados para Entredos Logistics en La Granada (Barcelona).

En cuanto a las rentas, Forcadell detectó “cierta presión al alza de los arrendadores debido al incremento de los costes de construcción y al precio del suelo”. Sin embargo, la zona *prime* mantuvo los 7,5 euros el metro cuadrado al mes, entre los 5 y los 6,25 euros la segunda corona y alrededor de los 3,5 euros la tercera.

Bajada coyuntural

De acuerdo con el análisis de Savills España, se han sumado más de dos millones de metros cuadrados al *stock* logístico de Cataluña en los últimos siete años. De los mismos, poco más de 200.000 metros cuadrados se encontraban disponibles al cierre del ejercicio 2021.



El mercado logístico catalán ha cerrado con 241.800 metros cuadrados de superficie logística contratada el primer trimestre del año. Ello supone un retroceso del 4,6 por ciento en

BAJA DISPONIBILIDAD DE NAVES, SOBRE TODO EN LA PRIMERA CORONA

La tasa de disponibilidad de *stock* en la primera corona es del 1 por ciento, alcanza el 4 por ciento en la segunda y llega al 7 por ciento en la tercera, según un estudio que realizó la Cámara de Comercio de Barcelona el año pasado.



Fuente: CBRE.



comparación con el mismo periodo de 2021, según CBRE.

La buena noticia es que este descenso se debe sobre todo a una operación excepcional que tuvo lugar en los tres primeros meses del año pasado. Se trata de la plataforma de 140.000 metros cuadrados en El Far de d'Empordà. Teniendo en cuenta esta operación, "las cifras de este año siguen siendo muy buenas y confirman la tendencia creciente en términos de contratación logística", asegura David Oliva, director de Industrial & Logis-

tics de CBRE en Barcelona. El volumen de contratación logística en el primer trimestre dobla el registrado en el mismo periodo de 2020 y supera en un 12,1 por ciento el de pre-pandemia.

En 2022, "la contratación logística continúa batiendo récords en Cataluña gracias al auge del e-commerce", ha añadido el experto. La elevada demanda ha situado la tasa de disponibilidad "en mínimos históricos", con un 2,5 en toda Cataluña durante el primer trimestre del año, según CBRE.

La central integrada de mercancías CIM Vallès, la primera que construyó Cimalsa.

SIGUE BATIENDO RÉCORDS EN 2022

Sin embargo, la consultora prevé que esta tendencia a la baja se revierta. Y es que el mercado logístico catalán sumará más de 850.000 metros cuadrados en nuevos proyectos entre este ejercicio y el próximo, calcula la consultora.

850.000 M2 DE NUEVOS PROYECTOS ENTRE ESTE AÑO Y EL PRÓXIMO

Uno de los principales proyectos en cartera es el desarrollo logístico de Panattoni en dos fases, de 60.000 y 80.000 metros cuadrados, en La Bisbal del Penedès (Barcelona). A esta operación se suma una nueva plataforma logística de 40.000 metros cuadrados de BentallGreenOak en Santa Margarida i els Monjos (Barcelona), cuya entrega está prevista para enero de 2023.

De acuerdo con el diagnóstico de CBRE, hay cerca de 194.000 metros cuadrados en construcción en la actualidad. De esta superficie, un 14 por ciento ya están contratados y finalizarán en los próximos meses, como el proyecto de Goodman en Castellbisbal (Barcelona), de 29.400 metros cuadrados, y el de Scannel Properties en Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona).

EL MOTOR DE LAS ADMINISTRACIONES

Las administraciones públicas no solo planifican suelo para usos logísticos. Juegan un papel imprescindible en el desarrollo de plataformas logísticas como es el caso de Cimalsa, empresa pública de la Generalitat que promueve infraestructuras y centros para el transporte, la logística y la movilidad. Cimalsa destina un total de 4,5 millones de euros para el desarrollo de diversos proyectos este año. Los terrenos dejados libres por Nissan en el polígono de la Zona Franca de Barcelona, que no se destinen a nuevos proyectos industriales, estarán dedicados a usos logísticos, sobre todo a la última milla, según señaló recientemente Pere Navarro, delegado Especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona, a Transporte XXI. El Consorci convocará un concurso para adjudicar la gestión de estos terrenos, al que se presentará la Autoridad Portuaria de Barcelona. Y es que la ZAL del puerto de Barcelona, gestionada por Cilsa, tiene prácticamente colgado el cartel de 'completo'. Cilsa ha construido 300.000 metros cuadrados nuevos en los últimos cinco años, que ha supuesto una inversión superior a los 200 millones de euros en las diversas fases de la ZAL.

Tenemos su nave logística a nivel nacional



NAVE LOGÍSTICA
9.221,12 m²
Getafe, Madrid



NAVE LOGÍSTICA
modular 23.500 m²
Alcantarilla, Murcia



NAVE LOGÍSTICA
5.142,52 m²
Picassent, Valencia

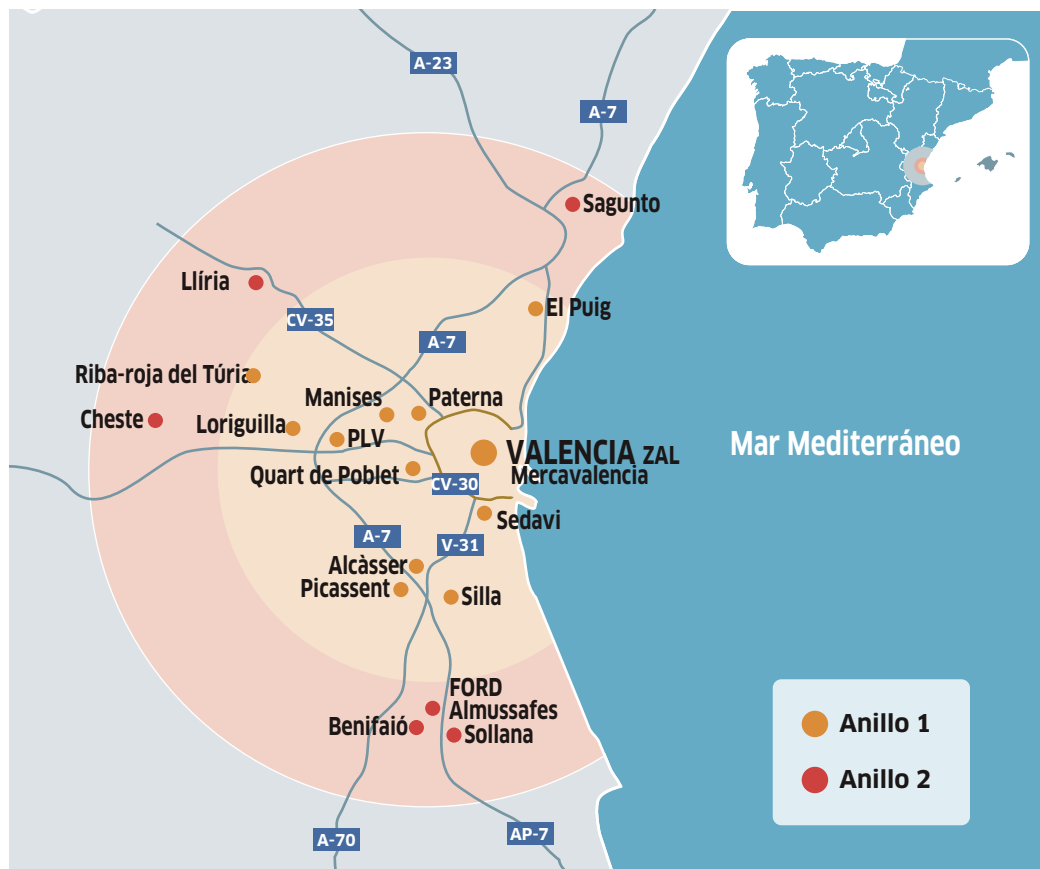


NAVE LOGÍSTICA
modular 12.150 m²
Riba-roja, Valencia



LA CONTRATACIÓN DE NAVES LOGÍSTICAS EN VALENCIA CRECIÓ UN 93% EN 2021

Las empresas Aldi, Caliche, Cosmewax, Improving, Aza, Royo, Zukan, Jota Jota Foods, Ontime, Amazon, MBIE, Alfíl y Autowey abrieron nuevas instalaciones en la provincia. Las ubicaciones principales son Paterna, Ribarroja, Sagunto, Alacuás, Quart, Picassent y Torrent.



Fuente: Triangle Real Estate Management.

MERCADO LOGÍSTICO | VALENCIA

AVANZANDO EN DISPONIBILIDAD

EL AUMENTO DE LA OFERTA, CON MAYOR INVERSIÓN EN NUEVAS NAVES, PERMITE MODERNIZAR EL MERCADO INMOLOGÍSTICO ANTE EL AUJE DEL *ECOMMERCE* Y LOS TRÁFICOS PORTUARIOS

Año histórico para la contratación del mercado inmoelogístico en Valencia. “Ha sido el año más dinámico, tanto en superficie contratada como en número de operaciones”, indican desde la consultora BNP Paribas Real Estate.

La contratación se disparó hasta 402.850 metros cuadrados, un 93 por ciento más que en 2020, superando asimismo los registros prepandemia, con una mejora del 34 por ciento sobre 2019, anterior pico de mercado.

En 2021 se gestionaron 50 operaciones, 14 más que en 2020, ejercicio que fue el

más dinámico en número de contratos. “Este buen momento por el que pasa el mercado logístico en Valencia y su corona metropolitana se acrecentó en el último trimestre del año”, explican desde BNP Paribas, periodo en el que se realizaron 167.335 metros cuadrados en operaciones, el 41 por ciento de todo el ejercicio, con un total de 15 contratos.

Durante el pasado año, las empresas Aldi, Caliche, Cosmewax, Improving, Aza, Royo, Zukan, Jota Jota Foods, Ontime, Amazon, MBIE, Alfíl y Autowey, entre otras, fueron las protagonistas de las prin-

cipales operaciones realizadas en la provincia de Valencia.

Las operaciones más destacadas se produjeron en Sagunto, Alacuás, Quart de Poblet, Picassent y Torrent, si bien, de acuerdo a la información de BNP, el 47 por ciento de los contratos se generaron en las localidades de Paterna y Ribarroja, que se mantienen como pulmones logísticos de la provincia.

2,25

MILLONES DE M2
ES EL STOCK DE
NAVES LOGÍSTICAS
EN VALENCIA

Durante 2021, el parque logístico de Valencia y su área metropolitana se incrementó en 145.000 metros cuadrados, debido a la puesta en operación de plataformas logísticas en Ribarroja, Cheste y Sagunto, principalmente. Con ello, el stock actual total supera los 2,25 millones de metros cuadrados.

La tasa de disponibilidad se ha aumentado en 2021 hasta situarse en el 7,39 por ciento, dado que el parque logístico ha crecido en 425.000 metros cuadrados en los dos últimos años. Las zonas geográficas donde hay superficie disponible son Sagunto, Ribarroja y Cheste, que están siendo las localizaciones más buscadas por los operadores en los últimos años, gracias a sus infraestructuras de conexión y su proximidad con los enclaves portuarios valencianos.

Fuentes de BNP

Paribas explican que “a pesar de este incremento de la disponibilidad, promotores y fondos de inversión continúan desarrollando nuevas plataformas, conscientes de la fortaleza de la demanda, del crecimiento del comercio electrónico previsto para los próximos años y la necesidad de más superficie logística de almacenamiento por parte de fabricantes y cadenas de alimentación”.

Desde la consultora se indica que los cargadores “intentan cubrirse ante posibles problemas futuros en la cadena de suminis-

**RIBARROJA Y PATERNA, PULMONES LOGÍSTICOS**

tros y falta de abastecimiento”. Las previsiones del mercado inmologístico en Valencia apuntan a que en 2022 se incorpore una bolsa de 66.939 metros cuadrados, distribuido en seis nuevas plataformas logísticas, de los que la mitad se construirán en Ribarroja, mientras que el resto de proyec-

tos se están desarrollando en Cheste y Picassent.

Desde BNP Paribas se estima que “las previsiones son positivas, con una demanda muy dinámica para que Valencia continúe siendo un mercado muy atractivo para los inversores nacionales e internaciona-

les”, pese a un contexto económico donde se registra un fuerte aumento de la inflación por la deriva al alza de la energía, lo que “va a ralentizar el consumo privado, inclinándolo a un mayor ahorro en los hogares”.

Volkswagen impulsa Sagunto

La gigafactoría de baterías para vehículos eléctricos que Grupo Volkswagen posicionará en Sagunto va a impulsar la actividad inmologística en la zona. La instalación, con 40 gigavatios de capacidad y una plantilla de 3.000 trabajadores, ocupará más de un millón de metros cuadrados de los 5,6 que tiene la Generalitat Valenciana en la zona con el objetivo de empezar a fabricar pilas a partir de 2026.

La ubicación, junto a los puertos de Sagunto y Valencia, nexo de unión de los corredores ferroviarios Mediterráneo y Cantábrico, ha sido un factor decisivo para que la multinacional alemana asiente su instalación en este emplazamiento, junto a razones “económicas, logísticas, de personal cualificado, viabilidad y velocidad de implementación”, ha explicado Volkswagen.

Hay que destacar que la Generalitat Valenciana aceleró a finales del pasado año los trámites para asegurarse el control sobre el espacio, y en el pasado mes de octubre sacó a información pública el proyecto de expropiación para la ampliación de la segunda fase de Parc Sagunt, un gran polígono industrial y logístico, donde también se encuentra, entre otros, Mercadona, con un gran bloque logístico.

SAGUNTO SE CONFIGURA COMO EL GRAN POLO LOGÍSTICO



El puerto de Sagunto y su zona logística anexa se convertirán en un pulmón para la llegada de nuevos proyectos al calor de Volkswagen.



OPINIÓN | NUEVOS MODELOS DE CONSUMO Y DISTRIBUCIÓN

AGILIDAD PARA ADAPTARSE

GUSTAVO CARDOZO

Director gral. de Panattoni para España y Portugal



El sector inmo­logístico está demostrando su agilidad para adaptarse a nuevos modelos de consumo y distribución y crecer en tiempo récord, siendo el comercio electrónico su principal catalizador. Este sector se vio forzado a crecer durante la pandemia porque todas las facetas de nuestra vida: laboral, entretenimiento, consumo (alimentación), las tuvimos que canalizar en gran parte por esa vía. Una vez recuperada nuestra normalidad, continuaron los hábitos de comprar por internet, no limitándose a los productos de primera necesidad. Según Statista, en 2021, el sector de la moda fue el que encabezó la lista de compras *online* en España.

Desde el lado de los inversores también hay datos que avalan este camino de crecimiento de la inmo­logística. Según el último informe de la consultora CBRE, hemos asistido a un récord de contratación e inversión en nuestro país en el primer trimestre de 2022, con 690.000 metros cuadrados contratados y 894,6 millones de euros de inversión. El auge del *ecommerce* y sus implicaciones (como gestionar las devoluciones) ha traído consigo nuevas necesidades que afectan tanto a las características de los edificios logísticos, como a sus prestaciones.

Hay un auge en la demanda de espacios logísticos flexibles y modulares gracias a los beneficios que ofrecen, ya que permiten adaptarse rápidamente a diversas operativas e imprevistos. Estos espacios cuentan con dimensiones muy variadas, permitiendo su uso tanto por pequeñas empresas que se han lanzado a la expansión *online*, como por grandes multinacionales. Los problemas en la cadena de suministro surgidos al inicio de la pandemia, el encallamiento en el Canal de Suez del “Ever Given” en marzo del año pasado, los confinamientos que aún siguen vigentes en China y que afectan a la producción y exportaciones, la actual guerra en Ucrania, y como consecuencia de la huelga de transportistas, también están requiriendo que las empresas deman-

den edificios más grandes, con mayor capacidad de almacenaje en vertical, donde poder guardar mayor volumen de *stock* para asegurar el suministro en casos de contingencias como las indicadas anteriormente.

Los actuales operadores logísticos, o del sector de *retail online*, se están localizando en nuevas zonas geográficas, en mercados que hasta ahora no tenían protagonismo. Sin embargo, esta expansión es un reto para las empresas por la escasez de producto. Esto tiene un impacto en la demanda de proyectos ‘llave en mano’, lo cual es positivo para el sector porque moderniza las zonas industriales en toda la geografía, pero hay que reconocer que también le lleva a enfrentarse a otros retos, como cumplir con los plazos de entrega por problemas con el suministro de materiales de construcción y el aumento de las rentas por la subida de los costes de construcción.

En las grandes ciudades y núcleos urbanos se continúa observando la necesidad de inmuebles de última milla que permitan albergar flotas de reparto eléctricas. El cambio en la normativa por medio de la implantación de Zonas de Bajas Emisiones, para disminuir la contaminación donde es más acusada, ha influenciado a que este tipo de inmueble esté al nivel de la última tecnología en movilidad. Es tangible que este tipo de cambios que promueven las administraciones en las ordenanzas municipales sigan un criterio medioambiental, y social. Un criterio que antes se percibía como una moda incluso limitada al sector privado, pero que ya es una norma.

Por esta razón el enfoque medioambiental, social y de gobernanza (ESG en inglés) se ha convertido en un valor inherente

también para el sector. El objetivo es desarrollar edificios logísticos que minimicen el impacto en el medioambiente, que contribuyan al bienestar de los empleados y que optimicen los costes de explotación del inmueble. Por ello, desarrollamos por defecto espacios que cuentan con certificaciones de construcción sostenible BREEAM (nivel *Very Good*). Esta certificación garantiza por medio de asesores externos certificados la implantación de medidas para el control de consumos desde el minuto cero del inicio de la obra, seguido por diseños que tengan en cuenta el confort visual, la calidad del aire interior, el confort térmico, la calidad del agua y accesos seguros con la instalación de aparcabicis.

Ya que no sabemos qué futuro nos depara, la mejor preparación para el mañana es operar en un entorno a favor que nos permita movernos en diversas direcciones sin obstáculos. Por esta razón, necesitamos mayor agilidad por parte de las administraciones a la hora de habilitar suelo edificable y una mayor seguridad jurídica para los inversores. Ante esta carencia estamos viendo una solución, en grandes núcleos urbanos, en la adaptación de edificios industriales obsoletos. La renovación de *brownfields*

será muy importante para el sector en los próximos meses, ya que los espacios mejor localizados para los repartos de última milla cuentan con edificios antiguos que no tienen las características que requieren los operadores a día de hoy. Una muestra clara de que el sector inmo­logístico se ha fortalecido en estos últimos dos años, es su crecimiento. El sector cuenta con la creatividad y flexibilidad suficientes para afrontar escenarios de constantes desafíos, no lo dejemos morir de éxito.

NECESITAMOS MAYOR AGILIDAD POR PARTE DE LA ADMINISTRACIÓN A LA HORA DE HABILITAR SUELO EDIFICABLE Y UNA MAYOR SEGURIDAD JURÍDICA PARA LOS INVERSORES

LA RENOVACIÓN DE ‘BROWNFIELDS’ SERÁ MUY IMPORTANTE PARA EL SECTOR

SIL

Barcelona

Comunidad Autónoma Invitada

EXTREMADURA

JUNTA DE EXTREMADURA



31 Mayo - 2 Junio 2022

LA LOGÍSTICA DE HOY Y DEL FUTURO



FERIA LÍDER DE LOGÍSTICA, TRANSPORTE, INTRALOGÍSTICA Y
SUPPLY CHAIN DEL SUR DE EUROPA

Organizado por:

ZF | CONSORCI
barcelona
ZONA FRANCA

REGÍSTRATE

www.silbcn.com



APL

MERCADO LOGÍSTICO | ARAGÓN

APUESTA ESTRATÉGICA POR LA LOGÍSTICA

APL HA COMERCIALIZADO 1,5 MILLONES DE M2 DE SUPERFICIE LOGÍSTICA DESDE EL AÑO 2015

El sector logístico aragonés alcanzó el pasado año una contratación récord de 116.000 metros cuadrados, según datos de CBRE España, lo que representó un crecimiento del 6 por ciento respecto a los datos excepcionales que se registraron en 2020 a pesar de la situación sanitaria. Además, es más de un 100 por ciento superior a las cifras que se habían alcanzado en 2019.

La mayoría de la contratación realizada en este período fue neta. Los proyectos 'llave en mano' representaron el 30 por ciento sobre el total, lo que supuso un porcentaje inferior al de los ejercicios anteriores, en los que llegó a superar el 50 por ciento, lo que suponía un claro indicativo de la escasez de oferta de calidad.

Por su parte, la inversión en activos logísticos en la región

superó los 176 millones de euros en el pasado ejercicio, lo que supuso un crecimiento del 1.100 por ciento.

Estas cifras tan positivas tienen que ver con el auge del comercio electrónico y "al gran interés por invertir en Zaragoza, una de las principales ciudades logísticas de España y una clara alternativa de inversión a Madrid y Barcelona donde las rentabilidades son hasta 100 puntos básicos menores", según asegura el director de CBRE Zaragoza, Miguel Ángel Gómez.

Según el análisis de la consultora, el buen comportamiento de la demanda, el descenso de la oferta disponible y la ausencia de promociones para los próximos seis a nueve meses "pueden hacer que existan tensiones en la renta *prime*", situada a finales de 2021 en 3,75 euros por metro cuadrado al mes en la plataforma logística de Zaragoza (Plaza), "pudiendo con ello reducir el ritmo de contratación, especialmente en el segundo semestre de 2022", según Gómez.

La Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza) se sitúa en el cuarto puesto europeo del 'Ranking Freight Villages'.

En el crecimiento de la huella logística en la región ha jugado un papel fundamental la sociedad Aragón Plataforma Logística (APL), que acaba de cumplir el quinto aniversario desde su lanzamiento.

Motor logístico

La entidad pública aragonesa ha comercializado cerca de 1,5 millones de metros cuadrados de suelo logístico en los últimos seis años en las plataformas logísticas de Zaragoza, Teruel y Huesca, según ha confirmado el Gobierno regional.

El trabajo realizado en estos años por APL ha derivado en que la Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza) se haya situado en el cuarto puesto europeo del último 'Ranking Freight Villages (FV)', que valora variables como la intermodalidad, estructura de dirección, servicios, digitalización y la seguridad de las plataformas logísticas europeas.

El último proyecto de APL pasa por la construcción de una nueva plataforma logística en Zuera (Zaragoza), que estaría

ARAGÓN REGISTRÓ EN 2021 UNA CONTRATACIÓN RÉCORD DE 116.000 M2



en marcha en torno a 2024 o 2025, según los planes de la sociedad pública regional.

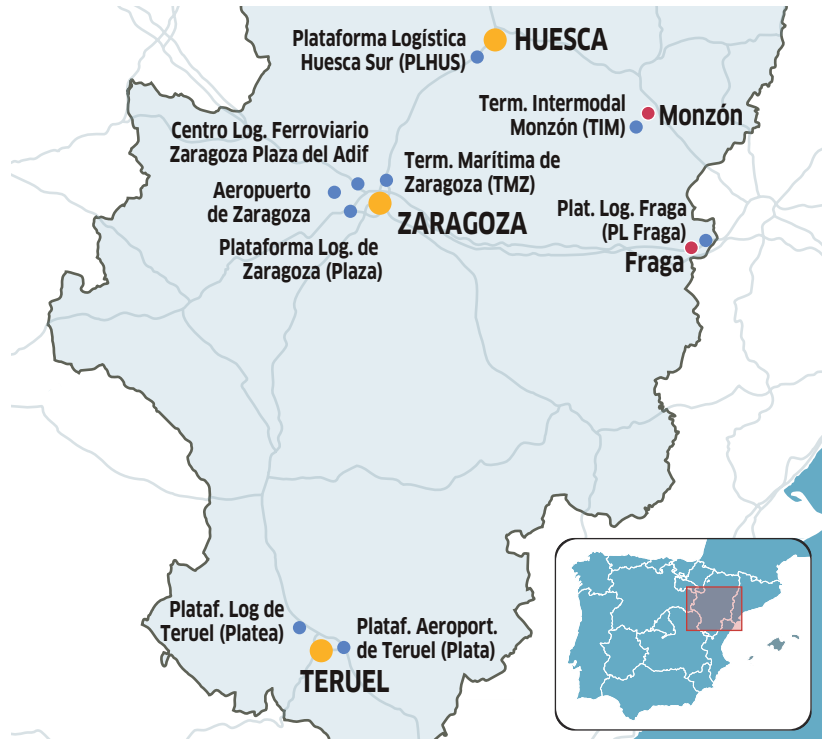
La futura plataforma de Zuera contará con 150 hectáreas de superficie y está previsto que represente una inversión estimada de 28 millones de euros, sin incluir en esta cifra el coste de adquisición de las 58 parcelas que componen el citado suelo.

El proyecto ofrecerá respuesta a las empresas de transporte y operadores logísticos que buscan instalarse en parcelas de gran tamaño y que han manifestado su interés por implantarse en Aragón. Según APL, los operadores están demandando parcelas con una superficie superior a los 50.000 metros cuadrados, que permitan la construcción de naves de superficie superior a los 30.000 metros cuadrados.

LA FUTURA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ZUERA APORTARÁ 150 HECTÁREAS MÁS

UN NODO LOGÍSTICO EN CONSTANTE EXPANSIÓN

La oferta logística de Plaza, Platea, Plhus y Fraga, que supera las 1.800 hectáreas de superficie conjunta, se ampliará en dos o tres años con la futura plataforma logística de Zuera, que dispondrá de 150 hectáreas.



Fuente: APL



Soluciones para tu inmologística



Last Mile



Desde 2.281 hasta 9.441 m2 Villaverde

Q4
2022

1ª Corona-Logística



Desde 4.140 hasta 36.945 m2 Torrejón de Ardoz

Q2
2022

2ª Corona-Logística



Desde 7.000 hasta 38.000 m2 Valdemoro

Q4
2022

3ª Corona-Logística

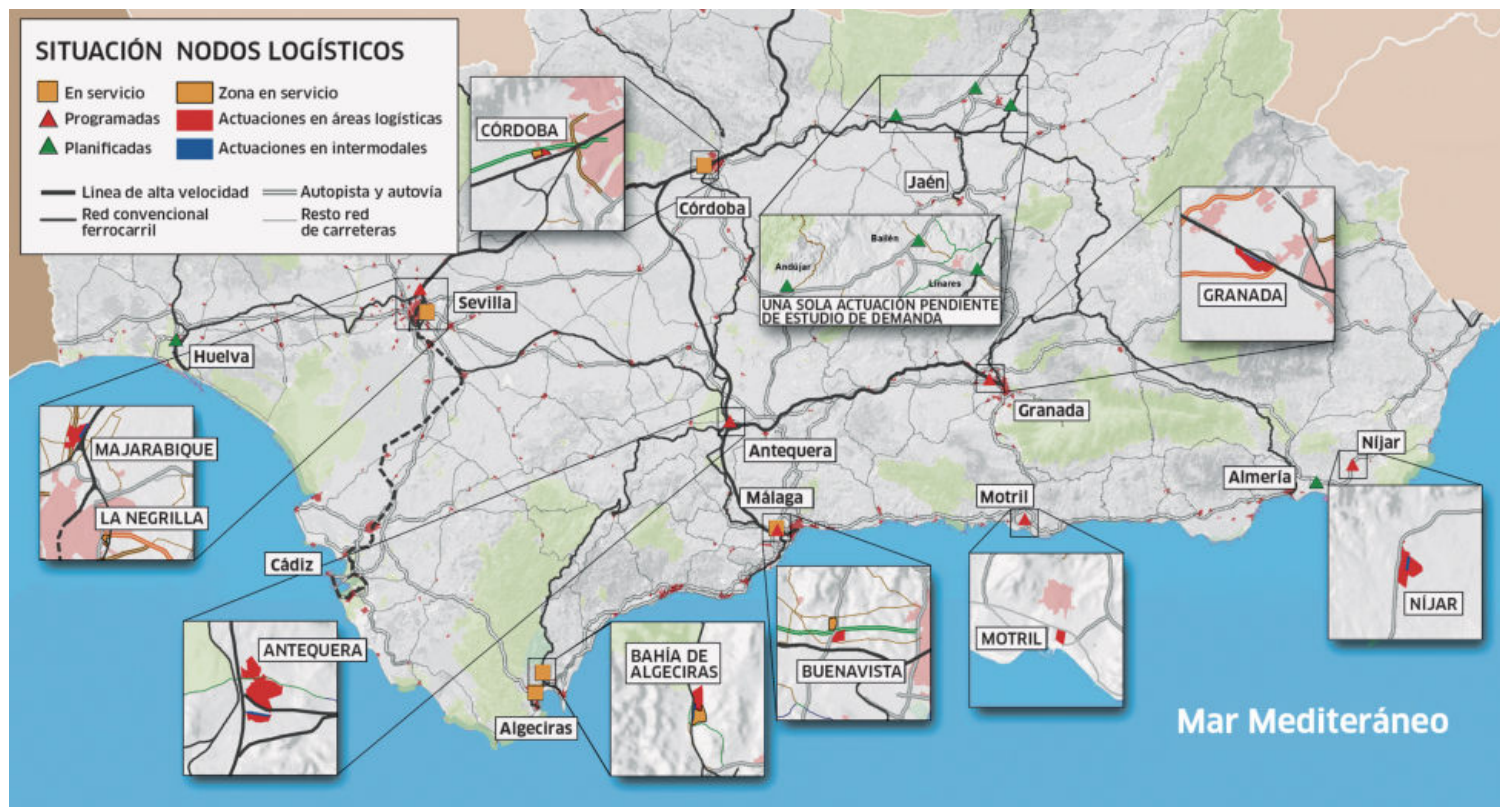


Fase 1: 42.795 m2 - Fase 2: Proyecto "llave en mano" Illescas

Q2
2022

LA RED LOGÍSTICA DE ANDALUCÍA PREVÉ UNA INVERSIÓN DE 300 MILLONES DE EUROS HASTA EL AÑO 2030

Todas las provincias andaluzas tienen plataformas en servicio o en programación para ofrecer suelo a cargadores, operadores logísticos y empresas de transporte que se quieran implantar en la región.



Fuente: Red Logística de Andalucía.

MERCADO LOGÍSTICO | ANDALUCÍA

ANDALUCÍA GANA EN MAYOR ATRACTIVO INMOLOGÍSTICO

LOS GRANDES PROMOTORES PRIVADOS IMPULSAN NUEVAS PLATAFORMAS ANTE EL CRECIMIENTO DEL COMERCIO ELECTRÓNICO COMPLEMENTANDO EL DESARROLLO DE LA RED AUTONÓMICA

Promotores internacionales como Goldman Sachs, Panattoni y Merlin Properties y nacionales como Montepino y CV Grupo mantienen, actualmente, desarrollos inmo-logísticos en Andalucía, que complementa el esfuerzo inversor que en los últimos años se viene haciendo desde la Junta de Andalucía y los puertos de interés general.

El impulso de la Red Logística de Andalucía es hoy uno de los motores de creación de actividad económica, de mejora de la competitividad del tejido productivo andaluz y de generación de empleo. En concre-

to, hasta el ejercicio 2030 se prevé una inversión cercana a los 300 millones de euros para la mejora y ampliación de la Red Logística de Andalucía. Del total, 288 millones irán destinados a nuevas actuaciones, en las que ya se está trabajando.

La Junta de Andalucía ha anunciado que movilizará recursos europeos por valor de 176 millones de euros hasta el ejercicio 2027 en el desarrollo de las áreas logísticas andaluzas. Solo en la ejecución de las obras se estima que generarán alrededor de 4.500 empleos, que se ampliarán a

15.000 puestos de trabajo directos una vez que se pongan en servicio estas actuaciones, que propiciarán una superficie logística próxima a las 500 hectáreas. El nuevo marco de fondos Feder hasta 2027 prevé una inversión de 127 millones, a los que se suman los 49,5 millones de inversión del anterior y vigente marco comunitario.

Las principales actuaciones previstas en el nuevo marco comunitario son la primera fase del Área Logística de Níjar, con 40 millones de euros, la segunda y tercera fase del Área Logística de Córdoba, con diez millones, y su conexión con la estación ferroviaria del Higuera del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), así como la primera fase del Sector Majarabique del Área Logística de Sevilla, con 38 millones de euros, la segunda fase del Sector Intermodal del Área Logística Bahía de Algeciras, con cuatro millones de euros, el desarrollo del Nodo Logístico de Jaén, con 15 millones, y el Área Logística de Motril, con 20 millones de euros.

Antequera

Ejemplo de ese impulso que el gobierno andaluz está imprimiendo a la logística andaluza es el Puerto Seco de Antequera. La primera fase de esta área logística abarcará 92 hectáreas, que irán ampliándose hasta alcanzar las 330 hectáreas. Esta fase entrará en servicio antes del verano de 2023, según las previsiones de la Consejería de Fo-

mento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía. Actualmente están en marcha las obras sobre una superficie de 102 hectáreas (incluyendo el acceso viario), del total de tres fases que contempla la actuación. Esta primera fase está siendo ejecutada por la UTE Guarmar/Rofez por 34,7 millones de euros.

A esta inversión en las obras de urbanización de la primera fase hay que sumar la inversión privada en la construcción de instalaciones logísticas, que se estima en 80 millones de euros. En total, el desarrollo de esta primera fase puede suponer una inversión cercana a los 109 millones de euros, según ha explicado la Junta. Además, se adjudicaron las obras para la construcción de la subestación eléctrica, por 4,8 millones, que garantizará el suministro eléctrico al área y ya se está trabajando en el plan especial que desarrollará la segunda fase, con el objetivo de que puedan licitarse las obras de la misma a finales de 2023.

El inicio del procedimiento para la promoción y establecimiento del Área Logística de Interés Autonómico de Antequera se inició en marzo de 2009, con el objetivo de que se iniciaran las obras antes de 2013, pero no sería hasta septiembre de 2018 cuando se aprobó el plan especial que lo desarrolla, casi 10 años después de que se

iniciara la promoción del proyecto, sin que llegaran a iniciarse las obras debido a la demora en la tramitación del proyecto de obras de urbanización.

En su máximo desarrollo, el Área Logística de Antequera alcanzará una superficie de 330 hectáreas. Se desarrollará en tres fases de 102, 98 y 128 hectáreas, respectivamente. Se estima que con su desarrollo se generarán cerca de 8.000 empleos directos y 16.000 indirectos. Solo en la primera fase se estima que se crearán cerca de 2.500 empleos directos beneficiando especialmente a toda la Comarca de Antequera y a la provincia de Málaga.

Con su desarrollo se dotará la zona de suelos especializados para la realización de operaciones logísticas avanzadas, así como de la prestación de servicios intermodales que facilitarán la circulación de trenes de mercancías por los dos Corredores Ferroviarios de la Red Transeuropea que articulan Andalucía, el Atlántico y el Mediterráneo, así como la conexión con el sistema portuario. Todo ello permitirá a las empresas de los sectores productivos de toda Andalucía articular cadenas de suministro mucho más

eficientes, sostenibles y competitivas, explican desde la Junta de Andalucía.

Algeciras

Por otro lado, las obras de urbanización de la zona intermodal del sector San Roque del Área Logística Bahía de Algeciras siguen avanzando, bajo una inversión de 19 millones de euros que dotarán al centro logístico de una parcela de 95.000 metros cuadrados con todos los servicios necesarios para los operadores logísticos, por la que ya hay varias empresas interesadas.

Fuentes de la Junta de Andalucía han explicado que el sector San Roque abarca una superficie total de 120 hectáreas que en el futuro albergarán cuatro parques logísticos multifuncionales. La primera fase, de 55 hectáreas, ya se encuentra en servicio, y se espera la llegada de otras tres empresas a lo largo del presente ejercicio.

Por último, cabe destacar la oferta activa de suelo para la comercialización de suelo industrial y logístico en el Recinto Fiscal Bahía de Algeciras que lleva a cabo el Consorcio Zona Franca de Cádiz, así como diferentes iniciativas para la puesta en marcha de suelo industrial y empresarial en la provincia andaluza.

LAS ÁREAS DE ANTEQUERA Y ALGECIRAS CUENTAN CON ALTO VALOR ESTRATÉGICO

€
109

MILLONES DE INVERSIÓN ABSORBERÁ ANTEQUERA

Proyectos sostenibles y eficientes para una logística exigente

Magna Park Tauro

Illescas (Toledo)
35.000 m²
A 32 km de Madrid

Proyectos XXL



¡Octubre de 2022!

G-Park Pinto

Pinto (Madrid)
18.905 m²
A 22 km de Madrid

Last Mile



¡Septiembre de 2022!



Para más información sobre nuestros inmuebles, llámanos al +34 607 183 492 o visita nuestra web: www.eu.glp.com/es

OPINIÓN | UN MERCADO MUY DINÁMICO

LAS RENTAS, AL ALZA

**ROBERTO
AGREDA**Director
Inmoking Madrid

El mercado inmologístico post-restricciones COVID-19 sigue con cifras récord de contratación y de inversión en el comienzo de 2022.

El interés por los diferentes actores en contratación de nuevos volúmenes de superficie logística y distribución hace que se absorba continuamente la disponibilidad actual de almacenes y se vaya agotando el stock de producto existente.

Ante la falta de espacio disponible en determinadas zonas calientes de la logística en el ámbito nacional, los proyectos que están en manos de los inversores particulares o importantes fondos de inversión están siendo negociados en la actualidad para ser ocupados en el futuro y tener garantizada la actividad y crecimiento de los operados. En definitiva, nos encontramos en un mercado muy dinámico donde la rapidez en las negociaciones es fundamental para la consecución positiva del cierre de las operaciones inmobiliarias.

El dinamismo que llevamos arrastrando desde hace ya algún tiempo, ha provocado que en el mercado se acentúe la escasez de materia prima (suelo) para la ejecución de los diferentes proyectos futuros, lo que lleva implícito la subida de precios y el correspondiente encarecimiento de las inversiones.

Otro factor muy importante, que habría que sumar a la ecuación y a tener en consideración, es que, como consecuencia del conflicto bélico entre Rusia y Ucrania, se está produciendo un encarecimiento de las materias primas por diversos factores asociados a los costes de producción y transportes, con lo cual, los costes de construcción que se derivan hacen que sumados al encarecimiento del suelo estresen los cálculos de rentabilidad y conlleve una subida de las rentas.

El mantenimiento de los niveles de rentas que se ha producido du-

rante estos años ha sido posible gracias a la compresión de los *yields* o rentabilidad esperada por los inversores. Apoyados por contratos a largo plazo y compañías con buenos fundamentales hemos visto como descendían esos *yields* hasta situarse en cifras nunca antes vistas en el mercado inmologístico. Del 5 por ciento de hace varios años nos situamos en la actualidad en treses altos, con lo cual las rentas, como decíamos, se han ido sosteniendo. A partir de ahora, y sin margen para más por lo comentado, se espera una subida muy sostenida de rentas que equilibre la descompensación de los precios que por ahora se están produciendo solo a un lado de la mesa.

Las ubicaciones más deseadas tanto por los operadores y como consecuencia por los inversores son Madrid Barcelona y Valencia. Otros mercados muy destacados y deseados son Bilbao, Málaga y Sevilla. En estas ubicaciones sigue habiendo un apetito por cerrar contratos muy alto, aunque la disponibilidad es escasa a día de hoy. Los movimientos que se están realizando en estas plazas provocarán que el nivel de desarrollo futuro satisfaga el interés por el desarrollo de la actividad del transporte y distribución.

LA RAPIDEZ EN LAS NEGOCIACIONES ES FUNDAMENTAL PARA LA CONSECUCCIÓN POSITIVA DEL CIERRE DE LAS OPERACIONES INMOBILIARIAS

MERCADO LOGÍSTICO | MIRANDA DE EBRO (BURGOS)

EL POLO LOGÍSTICO DE MIRANDA SE GRADÚA

SU HUELLA LOGÍSTICA SUPERA LOS 400.000 M2 DE SUPERFICIE Y LAS PREVISIONES APUNTAN A UN AUMENTO DE LA OFERTA DE HASTA DOS TERCIOS MÁS AL CIERRE DEL PRESENTE EJERCICIO

EXPLOSIÓN DE INVERSIONES EN EL ÚLTIMO QUINQUENIO

La localidad burgalesa de Miranda de Ebro se ha convertido en un foco de inversión en instalaciones y activos inmoelogísticos desde la puesta en marcha del proyecto Miranda Empresas en el año 2016.

COMPañÍA	PARCELA	NAVE	SUELO INDUSTRIAL	TIPOLOGÍA	ESTADO
SEUR	44.600	15.000	Ircio	Nueva	En construcción
CTC	1.252	1.000	Ircio	Nueva	Parcela adquirida
Lucano	6.000	2.700	Ircio	Nueva	Parcela adquirida
Plataforma logística de ALDI	113.315	48.000	Ircio	Nueva	Parcela adquirida
Transportes Van Overveld	10.336	4.500	Ircio	Nueva	Parcela adquirida
Transaldepa	8.374	1.500	Bayas	Nueva	Activa
Transportes Ibai	2.015	500	Bayas	Nueva	Activa
Transportes J. Murillo	537	500	Bayas	Nueva	Activa
Transportes P. López de Briñas	501	500	Bayas	Nueva	Activa
Transportes R. Cámara	576	500	Bayas	Nueva	Activa
Grupo Mondego	9.200	3.350	Bayas	Nueva	Activa
Transportes La Unión	682	682	Bayas	Nueva	Activa
Grúas y Talleres Dur-Alltrucks	4.500	1.200	Bayas	Nueva	Activa
Llewo	1.563	1.025	Bayas	Nueva	Activa
Logística Deóbriga	35	35	Vivero	Nueva	Activa
Darius Trans	15	15	Vivero	Nueva	Activa
Logística Echegar	215	215	Vivero	Nueva	Activa
Sealog	34	34	Vivero	Nueva	Activa
Echegufi	-	-	Vivero	Nueva	Activa
Antioquia Trans	-	-	Vivero	Nueva	Activa
Olano Seafood Ibérica	7.800	1.907	Las Californias	Nueva	Activa
STEF	17.598	2.600	Las Californias	Nueva	Parcela adquirida
Niels Pagh Logistics	3.895	1.300	Las Californias	Nueva	Activa
Distribución Soledad	13.000	6.500	Las Californias	Nueva	Activa
Geimex	3.000	2.500	Las Californias	Nueva	Activa
Exolum	1.000	-	Las Matillas	Nueva	Activa
Propenor	1.820	500	Las Matillas	Nueva	Parcela adquirida
MT&LS Transportes Internacionales	350	350	Las Matillas	Nueva	Activa
Transleyca	-	-	BO Las Matillas	Nueva	Activa
Loalco	-	-	BO Las Matillas	Nueva	Activa
Nico Trucks	700	600	La Narra	Nueva	Activa
JSV Logistic	95.640	5.000	Rottneros	Nueva	Activa
Terminal Contenedores Miranda (TCM)	80.000	-	Rottneros	Nueva	Activa
SEUR (Aduana)	-	3.500	Rottneros	Nueva	Activa
Synergy (Hutchison Ports)	-	15	Rottneros	Nueva	Activa
Transluca	-	-	Rottneros	Nueva	Activa
Transportes Gaspar Malumbres	3.600	1.350	Bayas	Ampliación	Activa
DHL (plataforma logística de Simply)	-	-	Bayas	Nueva gestión	Activa
TOTAL	432.213	107.378			

Datos en m2, a fecha de abril de 2022. Fuente: Miranda Empresas.

Miranda de Ebro (Burgos) alcanza actualmente una huella logística conformada por 38 nuevas inversiones empresariales, más de 400.000 metros cuadrados de terreno adquirido y más de 100.000 metros cuadrados de instalaciones, entre las naves ya construidas y las que cuentan con proyectos a ejecutar.

El director de Miranda Empresas, Roberto Martínez de Salinas, confirma que “es evidente que se está produciendo una reactivación en el ámbito empresarial con la llegada de nuevas compañías y que el sector logístico está liderando ese hecho”. Además, todo apunta a que esta tendencia se va a mantener. El director de Miranda Empresas, Roberto Martínez de Salinas, señala que “la previsión es seguir captando proyectos multi-sectoriales, y

uno de los sectores que más interés está demostrando es el logístico, por lo cual sí que prevemos seguir incrementando ese potencial”. En esta línea, “si todo va bien, tenemos previsto aumentar la cantidad de terreno adquirido para actividades logísticas, solo este mismo año, en cifras equivalentes a dos tercios del total de terreno adquirido en el último quinquenio”, avanza el directivo.

Las citadas 38 inversiones empresariales en el sector logístico en Miranda de

Ebro en el último quinquenio suponen un tercio sobre el total en la localidad, “lo que es reflejo de la importancia del sector logístico en Miranda”.

Inversiones

Entre las fortalezas de Miranda para la atracción de inversiones logísticas, Martínez recuerda que cuenta, “con una localización geográfica privilegiada y estratégica, en un nudo de comunicaciones de primera magnitud tanto en el ámbito doméstico como europeo”. Además, “es la única zona del centro-norte de España con una población

de más de 3 millones en su área de influencia (3,3 millones a menos de una hora y media)”, añade.

“Esta excepcional condición logística se ha visto reforzada desde finales de 2018 con una gran plataforma logística intermo-

dal”, afirma. Terminal de Contenedores de Miranda (TCM) ha habilitado “un corredor ferroviario conectado con diferentes terminales europeas, y ofrecer un servicio de transporte intermodal al tejido empresarial de su área de influencia, con la correspondiente disminución de los costes logísticos y el tiempo de tránsito de mercancías”.

TCM supone “un efecto llamada de cara a inversiones empresariales que se implanten cerca de este recurso”, concluye Martínez.

MIRANDA DE EBRO ES UN GRAN NUDO ESTRATÉGICO

EL TRÁFICO INTERMODAL TIENE SU ESPACIO



Imagen de Terminal de Contenedores de Miranda (TCM).

MIRANDA EMPRESAS



TRANSPORTE XXI

La localidad toledana de Illescas ha encontrado en la logística un foco permanente para la captación de inversiones en nuevas instalaciones XXL.

MERCADO LOGÍSTICO | ILLESCAS (TOLEDO)

HÁBITAT NATURAL PARA NAVES 'GIGANTES'

EL HUB DE ILLESCAS SUPERA LOS 800.000 M2 DE NAVES CONSTRUIDAS O EN PROYECTO

Illescas sigue dando pasos adelante para convertirse en uno de los principales polos logísticos del centro peninsular. Las naves de gran tamaño, que son tendencia gracias al empuje del comercio electrónico, han encontrado aquí su hábitat natural.

El enclave toledano, limítrofe con el sur de la Comunidad de Madrid, apenas a 35 kilómetros de distancia de la capital de España, superaba ampliamente los 800.000 metros cuadrados de superficie logística construida o en proyecto al cierre de 2021. La mayoría de las grandes operaciones se han realizado en el último quinquenio, según un análisis elaborado por Transporte XXI (ver cuadro adjunto).

En un reciente informe titulado 'Qué está pasando en Illescas', la consultora inmobiliaria CBRE, el gigante asiático de la inmologística GLP y la firma de

recursos humanos Adecco, se preguntan cuáles son los principales motivos que acompañan al *boom* de Illescas como polo de referencia para grandes naves logísticas.

Naves XXL

Según el informe, pese a que ya se habían construido en la zona grandes naves logísticas de compañías como Toyota o Michelin, el pistoletazo de salida llegó de la mano de la primera nave de Amazon en esta zona en 2017. La macroplataforma de 100.000 metros cuadrados se ha visto acompañada posteriormente con una segunda instalación de 180.000 metros cuadrados, inaugurada en el verano de 2021.

Desde ese momento, Illescas ha pasado a estar "en la mesa de estudio de los principales actores del mercado inmologístico", apunta el citado informe.

CIMALSA

Innovació en Logística i Mobilitat al servei de les empreses i les persones

Impulsem i gestionem plataformes logístiques multimodals, amb un model de gestió propi i en col·laboració públicoprivada.

CIMALSA
Logística i mobilitat

30Ck
30 ANYS CIMALSA 1992-2022

Generalitat de Catalunya
Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori



CERCO AL MILLÓN DE M2

La huella logística en Illescas se dispara y superará el millón de m2 a corto plazo.

EMPRESA	NAVE (M2)	AÑO DE INSTALACIÓN
Ehlis	22.000	2022
GXO	45.000	2019
Carreras	85.000	2021
Toyota	19.500	2012
Michelin	52.000	2016
FM Logistics	90.000	2017
Amazon	280.000	2017
SEUR	36.000	2021
Airbus	31.000	2020
DIA	68.000	2022
DHL	37.500	2021
CBL	30.000	2021
TOTAL	796.000	

Naves ya construidas o en proyecto.
Elaboración: Transporte XXI

Tal es así que en estos últimos años se han ido implantando en este área logística compañías como SEUR, GXO, Grupo Carreras, CBL Logística o DHL, que opera una nave dedicada para Zalando. Y es que gran parte de la actividad está vinculada al negocio del comercio electrónico. Según el informe, “la tendencia al gigantismo en los inmuebles logísticos” ha sido un aliado para el crecimiento de Illescas como polo logístico, gracias al “diseño y desarrollo de grandes manzanas y parcelas orientadas a grandes consumidores de suelo logístico”. Por otro lado, un aspecto importante es el diferencial de rentas del enclave de Illescas respecto a ubicaciones más próximas a Madrid. En esta zona se pueden encontrar rentas con un diferencial de hasta 2 euros por metro cuadrado al mes.

Los precios del suelo, por su parte,

han estado históricamente a niveles inferiores a otras zonas en el área de influencia de Madrid. A partir de los años 2018 y 2019, cuando según el estudio empieza a consolidarse Illescas como polo logístico, el precio del suelo se situaba en una horquilla de entre los 90 y 100 euros el metro cuadrado, mientras que a partir de 2020 estos precios se han incrementado para situarse entre 125 y 145 euros el metro cuadrado.

La puesta en marcha de nuevos proyectos no se detiene en Illescas. Pannatoni desarrollará una instalación logística a riesgo. El nuevo proyecto ‘Pannatoni Park Illescas I’, cuyas obras darán inicio en septiembre, asentará una nave de 20.000 metros cuadrados de superficie bruta alquilable, que será flexible para albergar una o dos actividades, sobre una parcela de 26.000.

Por su parte, Mountpark desarrolla dos nuevos proyectos de naves XXL, ‘Mountpark III’ y ‘Mountpark IV’, que se unirán a sus dos anteriores instalaciones en este entorno, que son operadas por GXO y Grupo Carreras.

MADRID CRECE POR EL SUR

Madrid y su área de influencia, que concentra un número elevado de transacciones logísticas, se expande también por el sur. “Es verdad que la zona de la A2 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. La disponibilidad de suelo es fundamental “para cubrir foco y poder desarrollar productos en estas localizaciones, principalmente naves y plataformas ‘llave en mano’”.



Proyecto de Mountpark en fase de construcción en Illescas.

MOUNTPARK



TU PUERTA AL MERCADO EXTERIOR

La ampliación de **220.000 metros cuadrados** se encuentra en una ubicación inmejorable, a **6 kms del centro de la ciudad**, al lado del puerto seco, del aeropuerto, de la aduana y del aparcamiento de pesados, en pleno corredor atlántico.

LOGÍSTICA MULTIMODAL • PUERTO SECO • ADUANA

AMPLIACIÓN 220.000m²

ACERCAMOS BURGOS AL MUNDO

Descubre más en www.ctburgos.com

info@ctburgos.com

947 48 47 61

OPINIÓN | VISIÓN A LARGO PLAZO

RESPONDER HOY A LOS RETOS DE MAÑANA

**IGNACIO
GARCÍA-CUENCA**

Country manager
Goodman Spain



Las nuevas tecnologías, los cambios en los hábitos de consumo o la irrupción de modelos de negocio disruptivos abren nuevas oportunidades a compañías ágiles con visión a largo plazo. La capacidad de adaptación en un mundo en continua evolución es vital para cualquier organización que pretenda obtener resultados positivos para su negocio, las partes implicadas y el mundo en su conjunto.

El sector inmologístico no es ajeno a este proceso evolutivo. La explosión del *ecommerce*, el acortamiento de los tiempos de entrega, o el imperativo para integrar la sostenibilidad en los procesos de negocio son algunas de las tendencias que están modelando el futuro del sector.

Para dar respuesta a estos retos, debemos plantear soluciones innovadoras y flexibles que nos permitan responder a las cambiantes demandas de los consumidores ahora y en el futuro. Las ciudades del futuro requieren instalaciones versátiles, que permitan integrar las tecnologías emergentes que agilicen y optimicen la cadena de suministro, como las ligadas a la automatización, el *big data* o la inteligencia artificial. En Goodman entendemos que la sostenibilidad y la flexibilidad debe ser inherente en todos los proyectos desde la fase de diseño, de tal manera que las instalaciones estén preparadas para adaptarse a las necesidades de nuestros clientes y al clima cambiante.

La localización de las instalaciones también evoluciona. Para 2030, las grandes urbes concentrarán el 80 por ciento del consumo global. La con-

centración de la población en zonas urbanas implica dotar a las ciudades de instalaciones logísticas próximas a los centros de consumo, de tal manera que se acorten los desplazamientos para la distribución urbana. Esto se traduce en un ahorro de costes tanto económicos como medioambientales, ya que al tener las ubicaciones más cerca de los consumidores se reducen los tiempos de transporte y las emisiones.

Ante la escasez de terreno en esta primera corona de la ciudad, las instalaciones multinivel están emergiendo como una solución innovadora que permite dar respuesta a las demandas actuales y futuras del mercado de espacio. En este sentido, somos pioneros en España de este tipo de soluciones de crecimiento en vertical y ya contamos con dos plataformas multinivel en nuestro país. Además de suponer un ahorro en suelo del 31 por ciento, el multinivel es un modelo de desarrollo que puede albergar varios clientes en la misma instalación, facilitando que varios negocios disfruten de una ubicación *premium*, a la vez que mantienen total independencia a nivel operativo.

Nuestra experiencia internacional, habiendo desarrollado 34 instalaciones logísticas multiplanta por todo el mundo, confirma la eficiencia e idoneidad de este diseño para dar respuesta a la gran demanda de naves de alta calidad en localizaciones con limitaciones de suelo.

Tenemos en cuenta dónde está el terreno, cómo se utiliza y su valor para la sociedad. Por eso, el 80 por ciento de nuestros desarrollos en Europa Continental

se ubican actualmente en terrenos baldíos, lo que nos permite hacer un uso más responsable del suelo, reciclar los materiales de instalaciones obsoletas y revitalizar, en el ámbito económico y social, espacios de gran valor para la ciudad.

Esta aproximación hacia el largo plazo debe apuntarse sobre la colaboración con las autoridades locales, de forma que esta cooperación público-privada permita desarrollar un modelo de ciudad enfocada al bienestar de los ciudadanos en todos sus ámbitos.

El sector de la inmologística tiene por delante grandes oportunidades, como ser eje central de las ciudades de un futuro que ya estamos construyendo. Vayamos un paso por delante y estemos preparados para proporcionar a clientes, consumidores y comunidades soluciones de vanguardia desarrolladas desde la innovación, la sostenibilidad y la visión a largo plazo.

**LAS CIUDADES
DEL FUTURO
REQUIEREN
INSTALACIONES
VERSÁTILES**

**LAS
INSTALACIONES
MULTINIVEL
ESTÁN
EMERGIENDO
COMO UNA
SOLUCIÓN
INNOVADORA**



BREEAM

Imagen del proyecto de Getafe Terminal Logistics Centre, impulsado por Goodman.

MERCADO LOGÍSTICO | SOSTENIBILIDAD

LO VERDE SE IMPONE

LAS PROMOTORAS REDUCEN LA HUELLA DE CARBONO DE SUS PROYECTOS INMOLOGÍSTICOS, CON CERTIFICACIONES LIDERADAS POR LOS SELLOS DE BREEAM Y LEED

Los nuevos desarrollos inmologísticos están completamente ligados a la sostenibilidad y la eficiencia energética desde su concepción inicial. Las promotoras planifican los proyectos con el reto de contribuir a reducir al máximo la huella de carbono en logística y transporte. Las instalaciones están diseñadas para recibir el máximo de luz natural y emplean lámparas LED y sensores inteligentes de presencia para reducir el consumo energético destinado a la iluminación. También incorporan equipos de ventilación y climatización energéticamente eficientes, nuevos materiales que mejoren la calidad del aire en los interior-

res, así como paneles solares fotovoltaicos para el autoconsumo, o sistemas para optimizar el consumo de agua. Además, las plataformas logísticas reservan de forma creciente estacionamientos con puntos de recarga para los vehículos eléctricos y de bajas emisiones. Para acompañar este empeño del sector por la mejora en la huella de carbono, sobresalen la labor de las entidades de certificación sostenible, siendo las homologaciones de LEED y BREEAM las más empleadas.

Desde la entidad impulsora de BREEAM destacan que la inmologística representa casi el 17 por ciento del total de los 1.600

proyectos evaluados en España desde 2010. Entre los desarrollos en curso más sobresalientes con los que trabaja está Getafe Terminal Logistics Centre. Impulsado por Goodman, esta instalación destinará 144.000 metros cuadrados de terreno industrial urbanizado para compañías de e-commerce, logística de terceros y distribuidores.

Prologis España, en su plan de reacondicionamiento de activos logísticos, trabaja con la certificación BREEAM. Entre los proyectos culminados en 2021 están la regeneración del Azuqueca DC1, en eMadrid, y Park Circuit DC1, en la primera corona logística de Barcelona.

Por su parte, Panattoni impulsa la certificación BREEAM 'Very Good' para sus nuevos desarrollos de Murcia Park II, en el parque empresarial San Andrés; en Illescas (Toledo); Panattoni Park Madrid Getafe I; o Panattoni Park Bilbao I, entre otros.

También la promotora GLP incorporará el sello BREEAM Very Good en los complejos valenciano de G-Park Sagunto y en el madrileño de G-Park Pinto.

Merlin Properties destacó recientemente que cuenta con más de 2,8 millones de metros cuadrados con LEED y/o BREEAM y 1,3 millones de metros cuadrados con las certificaciones ISO 13001 y 50001.

Montepino Logística reveló que con la obtención de nueve nuevas certificaciones LEED en los últimos meses, alcanzó un total de 17 homologaciones con dicho sistema. También, el parque logístico Fahala de Cártama (Málaga), comercializado por CBRE, tendrá los estándares de LEED.

BREEAM ESTÁ EN 216 PROYECTOS LOGÍSTICOS

NAVARRA, EJE LOGÍSTICO

VENTA DE PARCELAS URBANIZADAS

ventas@nasuvinsa.es 848 420 600

CIUDAD DEL TRANSPORTE PAMPLONA (CTP)
POLÍGONO LA SERNA (TUDELA)

BURDEOS 289 KM

TOULOUSE 403 KM

PUERTO DE BARCELONA 352 KM

MADRID 396 KM

PUERTO DE BILBAO 155 KM

Nasuvinsa
Navarra de Suelo y Vivienda, S.A.

Gobierno de Navarra
Nafarroako Gobernua



A.P. DE BILBAO

MERCADO LOGÍSTICO | PAÍS VASCO

EL PUERTO DE BILBAO, ESLABÓN LOGÍSTICO

SIBPORT ARRANCA UN TRÁFICO DE BOBINAS EN LAS TERMINALES FERROVIARIAS DE ARASUR Y PANCORBO, UN “ESPALDARAZO” PARA CAPTAR NUEVOS “PROYECTOS ESTRATÉGICOS”

El Puerto de Bilbao sigue siendo uno de los protagonistas en la creación de suelo para usos logísticos e industriales en el País Vasco y su zona de influencia. La entidad, a través de su brazo ferroviario Sibport (Servicios Intermodales Bilbao-port), arranca un tráfico de bobinas en sus terminales ferroviarias de Arasur (Álava) y Pancorbo (Burgos). “Se trata, sin duda, de un espaldarazo importante a esta apuesta por dos centros logísticos muy bien conectados, con suelo para acoger nuevos proyectos estratégicos y atender, así, la demanda existente”, destacan desde el organismo portuario, que preside Ricardo Barkala.

Por un lado, la dársena

cuenta con un apartadero ferroviario en el parque logístico de Arasur, denominado Aratrain, que “abre nuevas oportunidades de negocio, tanto para esta zona logística como para el propio puerto”, añaden los mismos interlocutores, que pusieron el foco en la sostenibilidad. Y es que la conexión por tren permite transportar hasta 60 TEUs en un solo trayecto, combinando contenedores de 20, 40 y 45 pies, con la consiguiente reducción de la huella de carbono. 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 cuatro vías tienen 450 metros de lon-

gitud con ancho ibérico y posibilidad de migración a UIC. Además, se ha habilitado una playa de carga y descarga para facilitar el intercambio modal.

Por otro lado, en el ‘puerto seco’ de Pancorbo, la entidad portuaria cuenta con parcelas en venta y alquiler para actividades logísticas e industriales, al tiempo que dispone de un almacén destinado, entre otros tráficos, a productos siderúrgicos. Su terminal ferroviaria, con una superficie de 125.000 metros cuadrados, dispone de dos vías de carga y descarga de 600 y 650 metros, una vía de recepción-expedición de 750 metros de longitud y una superficie de almacenamiento de 30.000 metros cuadrados.

Las dos terminales ferroviarias están gestionadas por Sibport, además del centro logístico de Jándiz-Vitoria. “Tres terminales logísticas que prestan servicio al puerto de Bilbao y que refuerzan el aspecto intermodal”, subrayan desde la entidad.

A pie de muelle

La generación de espacios también continúa dentro de la zona portuaria. La entidad finalizó en noviembre la urbanización de 203.000 metros cuadrados de la primera fase del Espigón central. Este muelle cuenta con 1.120 metros de línea de atraque y 362.000 metros cuadrados. La inversión total alcanza los 112 millones. Este espacio contará con in-

Vista aérea del puerto de Bilbao, con la terminal ferroviaria de mercancías en primer plano.

fraestructura ferroviaria y con una instalación que permitirá que los buques se conecten a la red eléctrica del puerto. Además, en septiembre arrancaron las obras de ampliación del muelle AZ-1, que aportarán 50.000 nuevos metros cuadrados a sumar a la superficie nueva del Espigón central. Contará con 251 metros de línea de atraque y la inversión asciende a 27,4 millones de euros.

Territorio logístico

Otro de los actores que está impulsando el mercado inmologístico en el País Vasco es Panattoni. El promotor inmobiliario logístico-industrial se hizo recientemente con 12.000 metros cuadrados de suelo en el polígono Abra, cerca del puerto de Bilbao. El proyecto contará con un almacén de 7.140 metros cuadrados y un edificio de oficinas de 460 metros cuadrados. Se trata de su tercer actuación en el País Vasco. Panattoni ya está trabajando en su proyecto de Vitoria, que permitirá desarrollar dos edificios de 19.000 y 13.000 metros cuadrados, respectivamente, al tiempo que adquirió suelo para un proyecto logístico en Oiartzun (Guipúzcoa).

Además, teniendo en cuenta que una de las características del sector inmologístico español es la escasez de producto, la provincia de Álava se presenta como la gran oferta logística del País Vasco, con más de 9,2 millones de metros cuadrados.

EL PROMOTOR INMOBILIARIO PANATTONI MANTIENE SU EXPANSIÓN EN EL PAÍS VASCO

SIEMPRE AL LADO DE NUESTROS CLIENTES

En **MERLIN** damos respuesta a las necesidades de nuestros clientes con **soluciones a medida** y un servicio integral.

Potenciamos la innovación y la sostenibilidad, para desarrollar activos logísticos modernos, eficientes y de calidad, acompañando al cliente en todo su desarrollo logístico.



merlinproperties.com



OPINIÓN | SOSTENIBILIDAD Y DIGITALIZACIÓN

EN EL CORAZÓN DEL FUTURO DEL SECTOR

LUIS LÁZARO

Managing Director de Retail y Logística Merlin Properties



A raíz de la pandemia y la explosión del *ecommerce*, el mercado inmologístico ha vivido un punto de inflexión que lo sitúa en una posición inmejorable para seguir creciendo y atendiendo las necesidades de nuestros clientes. Para poder aprovechar esta oportunidad hemos tenido que adaptarnos a un mayor volumen de actividad y, además, a la necesidad de una mayor inmediatez.

En este proceso de cambio, siempre hemos estado a la vanguardia de la industria, lo que nos ha permitido convertirnos en el “Top of Mind” de los operadores y *retailers* cuando piensan en sus necesidades logísticas, actuales y futuras, dada nuestra capacidad para hacer proyectos a medida, la tipología de naves que tenemos en cartera y nuestra importante huella geográfica repartida por toda la Península Ibérica.

Pero aún quedan grandes retos por delante en un contexto en el que la sostenibilidad y la digitalización jugarán un papel fundamental en el futuro del sector. Y es que esperamos que en los próximos meses veamos afianzarse muchas de las tendencias que llevan varios años en proceso de gestación, con especial atención a estos dos aspectos.

Ser más sostenibles es un reto para toda la industria. Medidas como la implantación de la logística ‘verde’ en la cadena de transporte con vehículos sostenibles que reduzcan los niveles de CO2, el *packaging* verde o el reciclaje de los desechos, son algunas de las medidas que los operadores logísticos pueden implementar para

lograr impulsar la sostenibilidad pero, en este contexto, la inmologística también puede aportar su granito de arena con iniciativas como la instalación de paneles solares para obtener la energía o el desarrollo de proyectos más eficientes y sostenibles.

Sin embargo, en nuestra opinión, el gran reto a futuro de la logística es la integración de los proyectos de última milla. Los acuerdos de París y las restricciones de circulación que se implementarán para alcanzar emisiones netas cero en 2050 unidas al auge del *ecommerce*, sin duda van a acelerar la dinamización de este tipo de *hubs* urbanos de última milla.

El uso de los *hubs* urbanos permite a los operadores realizar los trayectos de entrega en vehículos eléctricos o bicicletas, respondiendo a esta necesidad de ser más sostenible. Pero, además, permite adaptarse a las demandas de los clientes y ser más eficientes. El consumidor necesita poder elegir las horas de entrega y modificarlas o agrupar sus paquetes y la mayor proximidad con el destinatario de los *hubs* urbanos y la consiguiente adaptabilidad al horario permite al sector responder a estas demandas. Al mismo tiempo, los vehículos eléctricos y las bicicletas son opciones más económicas que las furgonetas y al tratarse de vehículos más ligeros también ofrecen una mayor flexibilidad de estacionamiento.

Sin embargo, si bien la sostenibilidad será un eje elemental en el futuro del sector, la digitalización y el desarrollo tecnológico también juegan un papel clave. Se antoja fundamental que

seamos capaces de predecir el futuro usando la Inteligencia Artificial, el *Big Data* y el *Internet of Things* (IoT) para poder digitalizar la cadena de suministro como lo ha hecho el sector *retail* en un entorno en el que el *ecommerce* y las aplicaciones móviles ganan cada vez mayor relevancia.

Todas estas circunstancias han generado el caldo de cultivo perfecto para que el interés de los inversores en logística siga al alza, lo que ha provocado que el mercado esté desarrollando una gran cantidad de metros cuadrados de naves nuevas, que están mejor adaptadas para poder responder a las necesidades de cada cliente y que son más eficientes y sostenibles.

El creciente interés de los fondos por la inversión inmologística tiene sentido y justificación. Hay actores nuevos que a raíz del éxito del *ecommerce* se han decidido a invertir y cada vez son más los fondos que asignan parte de su capital a la logística. El usuario cada vez es más exigente y profesional, lo que anima la entrada de inversores institucionales que buscan una inversión segura y de otros fondos que empiezan a ver la inversión inmologística como un valor refugio.

EL GRAN RETO A FUTURO DE LA LOGÍSTICA ES LA INTEGRACIÓN DE LOS PROYECTOS DE ÚLTIMA MILLA

EL CRECIENTE INTERÉS DE LOS FONDOS POR LA INVERSIÓN INMOLOGÍSTICA TIENE SENTIDO Y JUSTIFICACIÓN



NASUVINSA

Vista aérea de la Ciudad del Transporte de Pamplona, motor de la actividad logística en Navarra.

MERCADO LOGÍSTICO | NAVARRA

UN HUB INTERMODAL QUE MIRA A EUROPA

LA OFERTA DE PARCELAS DISPONIBLES EN NAVARRA RONDA LOS 1,5 MILLONES DE M2, A LOS QUE SE SUMARÁN 200.000 M2 EN LOS PRÓXIMOS DOS AÑOS

La actividad logística y la potenciación de este sector ocupan un lugar preferente en la agenda política del Gobierno de Navarra, que pone el acento en su aportación directa al impulso del tejido empresarial y como herramienta para el crecimiento económico y la mejora de los niveles de competitividad.

La Comunidad foral, a caballo entre los ejes atlántico y mediterráneo, representa una puerta abierta a Europa. “Un enclave privilegiado para el desarrollo de un mercado inmologístico al servicio tanto de la actividad importadora como exportadora”, según destaca a este periódico Jon Lizarraga Ezcaray, responsable del Área de Ventas Industrial de Nasuvinsa, sociedad pública encargada de la promoción de suelo industrial.

La consolidación de la oferta logística de Navarra, que tiene una fuerte implantación de los sectores de automoción, agroalimentario, farmacéutico y electrodoméstico, se ha visto favorecida por su ubicación geográfica próxima a importantes núcleos de producción y de consumo. Un escenario favorecido, a su vez, por la amplia oferta de

polos logísticos con implantación en todo el territorio, de norte a sur, y la cobertura operativa de una amplia red de infraestructuras, sin olvidar las comunicaciones de gran capacidad, tanto por carretera como por ferrocarril, que permiten una rápida interconexión de los mercados.

En la actualidad, la oferta de parcelas disponibles en la Comunidad foral ronda los 1,5 millones de metros cuadrados, que están repartidos en cerca de 40 ubicaciones, a los que se añadirán 200.000 metros cuadrados en los próximos dos años, en fase de ejecución. “Navarra ofrece un corredor logístico en constante proceso de adaptación a las nuevas necesidades de un sector de creciente relevancia económica y social”, subraya Lizarraga.

En clave intermodal

La sociedad instrumental Nasuvinsa centra sus esfuerzos en relanzar un modelo de desarrollo orientado a las potencialidades del mercado interior e internacional, con una clara apuesta por la intermodalidad. Un guiño multimo-

LA CTP CUENTA CON UNA ZONA ESPECÍFICA PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS

JON LIZARRAGA EZCARAY
Responsable del Área de Ventas Industrial de Nasuvinsa



“NAVARRA OFRECE UN CORREDOR LOGÍSTICO EN CONSTANTE PROCESO DE ADAPTACIÓN A LAS NUEVAS NECESIDADES”

dal que “conlleva para este territorio importantes ventajas competitivas por lo que supone tanto en reducción de necesidades energéticas y disminución de emisiones de CO2, como en abaratamiento de costes”, explica responsable del Área de Ventas Industrial de la sociedad pública.

Red logística

Navarra cuenta actualmente con dos ámbitos de especial interés logístico, como son la Ciudad del Transporte de Pamplona (CTP) y el polígono La Serna, en la localidad de Tudela, al sur de la provincia. “Ambas infraestructuras constituyen un motor de las actividades logísticas regionales y son puntos geoestratégicos ineludibles en el mapa nacional y con proyección hacia los mercados de la Unión Europea”, recuerda Lizarraga.

La Ciudad del Transporte de Pamplona, junto a la estación de mercancías del Adif y la vía de alta capacidad AP-15, 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. La plataforma tiene una superficie disponible de 345.000 metros cuadrados y parcelas de 6.000 a 116.000 metros cuadrados de superficie. La instalación está situada en las inmediaciones del nodo ferroviario de Castejón y la confluencia de la AP-15 y AP-68. Se localiza igualmente cerca de los grandes centros de consumo.

En el polígono La Serna, por su parte, Nasuvinsa cuenta con 255.000 metros cuadrados de superficie y parcelas entre 1.000 y 27.000 metros cuadrados. Dentro de este polo, situado en el eje del Ebro, destaca la Ciudad Agroalimentaria de Tudela (CAT), un parque empresarial promovido por el Gobierno de Navarra que suma 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, PMM y Transportes Jaylo, entre otras.

1,5

MILLONES DE M2, LA OFERTA DE PARCELAS DISPONIBLES

Edificio logístico de 11.765 m² disponible en Prologis Park Cabanillas



PROLOGIS CABANILLAS DC1

CON UN ACCESO ESTRATÉGICO A SOLO 45 KM DEL AEROPUERTO DE MADRID

Cabanillas DC1 forma parte de la plataforma logística Prologis Park Cabanillas y cuenta con una superficie de 12.819 m², incluyendo espacio de oficinas. Este parque está compuesto por 3 edificios logísticos de un total de 37.879 m². Dispone de 8 muelles de carga hidráulicos, dos portones de acceso para tráileres y vigilancia y control de acceso 24 horas.

Cabanillas del Campo es un municipio de la provincia de Guadalajara, situado a 60 km al noreste de Madrid. El edificio está estratégicamente situado a solo 45 km del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid - Barajas y a 12 km de Guadalajara, con una población aproximada de 86.000 habitantes.



Accesos inmediatos a la A-2 y R-2 (salida 44)



Distancia al Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas: 45 Km



Conexión por ferrocarril a los principales puertos de carga del país



Distancia a Madrid: 60 Km

PARA MÁS INFORMACIÓN:

Manuel Hurtado de Amézaga

+34 910 470 829

mhurtado@prologis.com