

EDICIÓN ESPECIAL

Transporte XXI

15 Mayo 2024

INMOLOGÍSTICA

Edición 2024

MERCADO LOGÍSTICO | EUROPA

NUEVO ESCENARIO EN LA INMOLOGÍSTICA

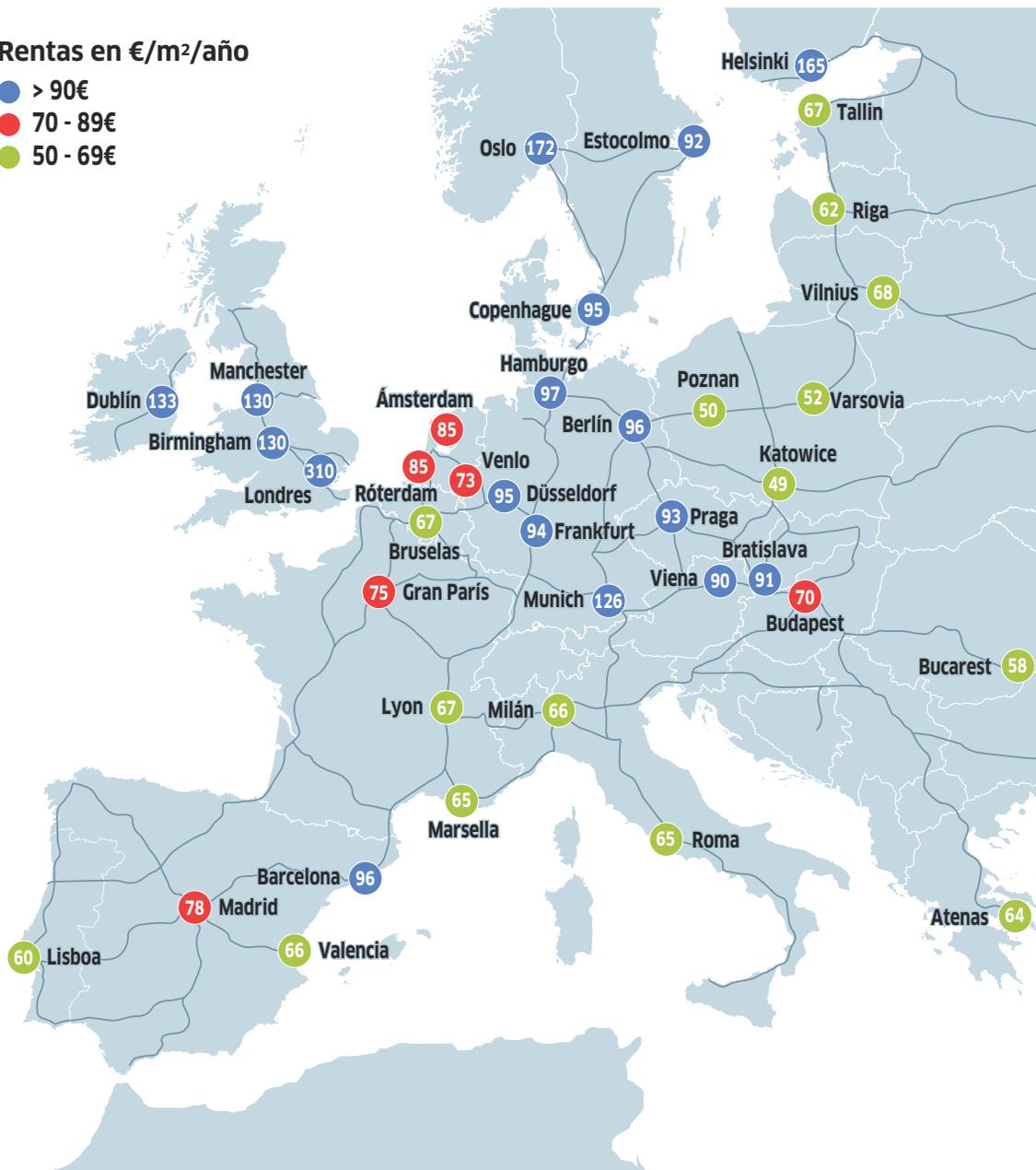
LA CONTRATACIÓN DE ESPACIOS EN LOS PRINCIPALES MERCADOS EUROPEOS SE DESPLOMA UN 31% EN 2023 Y LA INVERSIÓN “TOCA FONDO”, A LA ESPERA DE UNA MEJORA DE LAS CONDICIONES FINANCIERAS, SEGÚN DESTACA BNP PARIBAS

FUERTE AUMENTO DE LOS ALQUILERES

En un contexto de escasa oferta y pocos desarrollos a riesgo, los alquileres *prime* aumentaron un 6,3% en 2023 en Europa, según el informe elaborado por BNP Paribas, que analiza un panel de 49 mercados en 22 países.

Rentas en €/m²/año

- > 90€
- 70 - 89€
- 50 - 69€



Nota: Rentas *prime* en el cuarto trimestre de 2023 para naves de más de 5.000 metros cuadrados. Fuente: BNP Paribas Real Estate.

El incremento de los costes de financiación, junto a la subida de los precios de la energía y de las materias primas, entre otras cuestiones, por las tensiones geopolíticas, ha pasado una gruesa factura al sector inmologístico europeo, que afronta un cambio de paradigma.

El mercado, con un volumen total de contratación de 19 millones de metros cuadrados en 2023, registró una contracción del 31 por ciento en los seis principales países: España, Países Bajos, Alemania, Francia, Reino Unido y Polonia. Así se recoge en un informe elaborado por el analista inmobiliario BNP Paribas Real Estate, que pone el foco en la “escasez de oferta”.

Un nuevo escenario que se traducirá en un “necesario incremento de las rentas” y en un “mayor protagonismo de los desarrollos ‘llave en mano’ frente a los proyectos a riesgo”, confirman expertos del sector. De hecho, BNP Paribas avanza que los alquileres han aumentado un 6,3 por ciento de media en Europa durante el pasado año. “El fuerte aumento refleja la subida del precio del terreno en los últimos cinco años y la dificultad para obtener ubicaciones con permiso de construcción”, explica el analista.

El descenso en la contratación de espacios logísticos fue generalizado en Europa.

LA INMOLOGÍSTICA AFRONTA UN CAMBIO DE PARADIGMA

La menor caída se registró en España, que mantuvo un volumen de transacciones en 2023 por encima de la media de cinco años. La contratación alcanzó los 1,8 millones de metros cuadrados, un 23 por ciento inferior al año anterior. Unas cifras que difieren ligeramente con las manejadas por otras consultoras, que elevan la contratación logística por encima



IN SIDE LOGISTICS

de los 2 millones de metros cuadrados (-27 por ciento).

En Francia, el descenso se situó en el 23 por ciento, hasta los 3,6 millones de metros cuadrados. “El terreno se está vol-

Instalaciones de In Side Logistics en Valencia, alquiladas a Nederval.

do alemán. La contratación cayó un 27 por ciento, hasta los alcanzar los 5,7 millones de metros cuadrados.

En Polonia, tras un mal comienzo de año, el mercado se

no Unido, la demanda disminuyó significativamente en 2023. La contratación alcanzó los 2,8 millones de metros cuadrados, lo que supone un recorte del 42 por ciento. No obstante, el informe del analista BNP Paribas recoge que la actividad se recuperó en los dos últimos trimestres de 2023, lo que “podría sugerir que el mercado ya ha tocado fondo”.

Por último, en los Países Bajos, tras dos años de intensa actividad, el mercado se desaceleró de forma brusca en 2023. La contratación cayó un 47 por ciento, hasta los cerca de 2 millones de metros cuadrados. Según BNP Paribas, “los altos precios del terreno y los elevados precios de desarrollo están afectando los nuevos desarrollos logísticos”.

Pese a la ralentización, el mercado inmo-logístico ha de-

mostrado ser resiliente. De hecho, expertos coinciden al señalar que “la previsión es que la demanda de espacio logístico siga siendo sólida, pero a un ritmo más lento en comparación con años anteriores”.

La inversión “toca fondo”

En el plano económico, el mismo informe señala que el volumen de inversión se contrajo drásticamente de 61.000 millones de euros en 2022 a casi 32.000 millones en 2023, lo que supone un recorte del 48 por ciento. No obstante, las previsiones de cara a 2024 son optimistas. Analistas apuntan que el control de la inflación y el previsible descenso de los tipos de interés reactivarán las inversiones. Además, en este cambio de escenario destaca la tendencia de concentración de la producción cercana al consumidor. Y este *near-shoring* está provocando, en el plano logístico, un aumento de los *stocks* con el objetivo de evitar la rotura de las cadenas de suministro. Es decir, una tendencia que hará aumentar la demanda de almacenes.



viendo escaso en la mayoría de los mercados y la oferta se está agotando”, advierten desde BNP Paribas.

Las difíciles condiciones para el desarrollo de proyectos también impactó en el merca-

recuperó en el segundo semestre. Con todo, la contratación alcanzó los 3,4 millones de millones de metros cuadrados en 2023, un 25 por ciento menos.

Al igual que en la mayoría de los países europeos, en Rei-

gún BNP Paribas, “los altos precios del terreno y los elevados precios de desarrollo están afectando los nuevos desarrollos logísticos”.

Pese a la ralentización, el mercado inmo-logístico ha de-



PRIMERA FASE DEL ÁREA LOGÍSTICA DE ANTEQUERA, MÁLAGA

Situada estratégicamente en un emplazamiento privilegiado en el sur de España. Con conexión a la red de transporte ferroviario de mercancías, su proximidad a la estación de AVE, límite al parque, un acceso directo a los grandes ejes de carreteras, autopistas y a los puertos de Málaga y Algeciras, se beneficia de infraestructura de calidad para facilitar el tratamiento de la logística y distribución de mercancías.

Gracias a una localización excepcional, a unas infraestructuras únicas y su complementariedad con la zona logística, el Área aprovecha todo su potencial para acompañar el desarrollo industrial y de servicios de las empresas, así como favorecer su difusión local, nacional o internacional.

Declarada de interés autonómico, permitirá continuar rápidamente la urbanización de las 300 hectáreas de terreno y proponiendo al mismo tiempo la creación de importantes infraestructuras, participando el Gobierno Andaluz activamente en el proyecto.

El área, dotada de zona intermodal, la convierte en un nodo ferroviario privilegiado para el tráfico de mercancías, donde confluyen cuatro líneas férreas, los corredores europeos Atlántico y Mediterráneo, y dos de alta velocidad (LAV Córdoba - Antequera - Málaga y la LAV Sevilla - Antequera - Granada) y en la proximidad del cruce de un enclave único para la distribución de mercancías tanto a nivel regional como nacional.

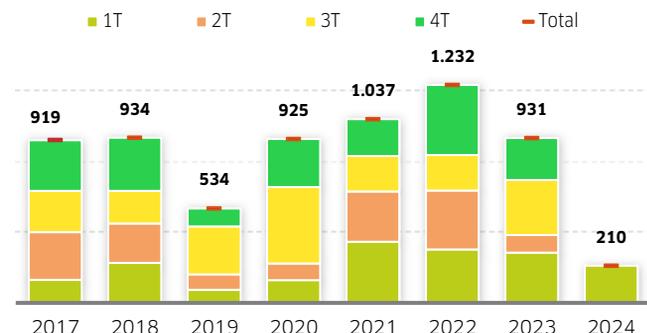
Integra una amplia zona logística, con una estructura muy flexible en cuanto a superficies y diseño, que permite dar respuesta a las diferentes necesidades de los operadores logísticos, permitiendo la implantación de pequeñas construcciones hasta mega plataformas, oferta muy limitada en España, complementada con zona multi-actividades destinadas a servicios de transportes, haciendo del área un verdadero clúster de la logística y el transporte.

Desde su inicio, el Área Logística de Antequera, se ha diseñado para limitar al máximo su impacto medioambiental, estando previsto la incorporación de energías sostenibles al objeto de convertirse en la primera área logística de energía positiva de Europa.

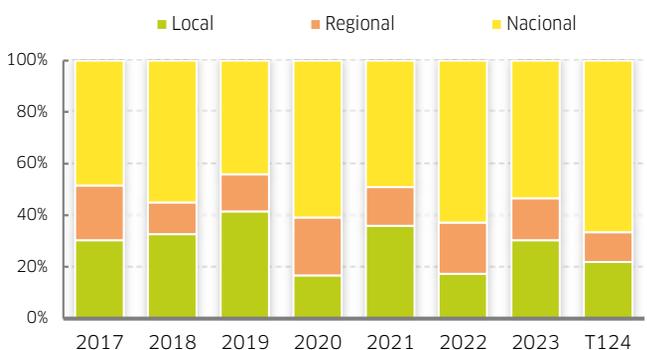
LA ZONA CENTRO BAJA DEL MILLÓN DE M2

La Zona Centro superó los 931.000 metros cuadrados de contratación en 2023, lo que supone una caída del 24%, si bien las cifras se sitúan por encima de la media histórica.

CONTRATACIÓN POR TRIMESTRE



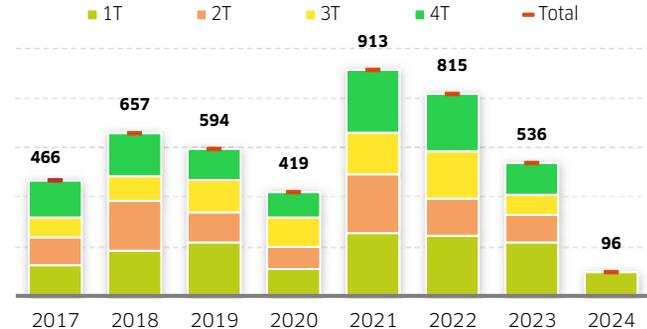
CONTRATACIÓN POR ÁREA DE DISTRIBUCIÓN



ESCASEZ DE OFERTA EN CATALUÑA

El mercado catalán alcanzó más de 536.000 metros cuadrados de contratación en 2023, un 34% menos que un año antes. La escasez de oferta está pasando factura.

CONTRATACIÓN POR TRIMESTRE



CONTRATACIÓN POR ARCO



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

MERCADO LOGÍSTICO | ESPAÑA

BUENAS PERSPECTIVAS

LAS ESTIMACIONES DE LA CONSULTORA CBRE ANTICIPAN UN AUMENTO DE LA INVERSIÓN ENTRE UN 5% Y UN 10% EN 2024, CON EL FOCO PUESTO EN LA SOSTENIBILIDAD

El negocio inmo­logístico en España volverá a ser sinónimo de buenas noticias en 2024, con un significativo repunte al cierre del ejercicio. Las previsiones de CBRE anticipan un aumento de la inversión entre un 5 y un 10 por ciento frente al año anterior, en el que se registraron 1.150 millones de euros repartidos en un total de 58 operaciones.

A pesar de la ralentización observada en 2023 (ver gráficos adjuntos), desde la consultora inmobiliaria señalan que el sector logístico cuenta con buenas perspectivas y se espera que la caída prevista de los tipos de interés facilite el cierre de operaciones que estaban paralizadas. Según apuntan, los inversores mantendrán el interés en el mercado español, centrándose en producto de menor tamaño. Factores como la tipología de la nave, la ubicación, la tecnología y la sostenibilidad marcarán la demanda de este tipo de activos en España.

De momento, sin embargo, el año no ha arrancado con buen pie, a tenor de los datos estadísticos de CBRE.

La contratación en la Zona Centro, uno de los principales focos logísticos del país junto a Cataluña, superó los 210.000 metros cuadrados en el primer trimestre del año. Una cifra que representa una disminución del 26 por ciento respecto al mismo período del año anterior. La comparativa histórica, no obstante, muestra que es una cifra por encima de la media. En total, se cerraron 13 operaciones. El *retail* lideró la demanda de espacio, representando más del 60 por ciento de la contratación, seguido del transporte y la paquetería, con el 15 por ciento de la demanda.

Igualmente, el mercado logístico catalán experimentó un descenso significativo en el primer trimestre. En concreto, siempre según CBRE, se registró un *take-up* de más de 96.000 metros cuadrados, con un 74 por ciento de la

contratación neta. A pesar de que esta cifra es un 55 por ciento inferior a la del primer trimestre del pasado ejercicio, se cerraron 13 operaciones en total, en línea con la media de otros períodos. En términos de oferta, en este período se entregaron alrededor de 26.000 metros cuadrados. En cuanto al *pipeline* en construcción, se cuenta con 361.000 metros cuadrados, de los cuales un 40 por ciento ya está comprometido. El 59 por ciento de estos proyectos se entregará este año.

La contratación en el resto de los mercados logísticos ha supuesto el 37 por ciento de la absorción total con más de 177.000 metros cuadrados.

Por regiones, Zaragoza fue el mercado con mayor volumen de contratación, por encima, incluso, de Barcelona, gracias a un proyecto 'llave en mano' de unos 100.000 metros cuadrados, reflejando una cifra récord para un trimestre.

Por otro lado, Valencia, tercer mercado por relevancia en España, registró una absorción total de 51.000 metros cuadrados, lo que supone un descenso de más del 55 por ciento respecto del primer trimestre de 2023.

En Andalucía, el mercado sevillano apenas registró 5.500 metros cuadrados de contratación en el período analizado, por debajo de la media histórica, mientras que en Málaga se cerraron más de 17.000 metros cuadrados, por encima de las cifras que registra este mercado, gracias al cierre de la nave en especulativo de un fondo promotor logístico a una empresa tecnológica. En el resto de los mercados no se registraron operaciones logísticas y en general estos mercados secundarios están observando cierta ralentización de la demanda, según la consultora.

En cuanto a la inversión, el importe de las operaciones en el sector industrial y logístico durante el primer trimestre de este año alcanzó los 167 mi-

MÁS DE 2 MILLONES DE M2 CONTRATADOS EN 2023

SE MANTIENE EL INTERÉS INVERSOR

llones de euros, lo que representa una disminución del 43 por ciento respecto al mismo período del año anterior. A pesar de la ralentización observada en 2023 e inicio de este año, el sector logístico cuenta con buenos fundamentos en términos de mercado de ocupación y la actividad reflejada en esta primera parte de 2024 anticipa un rendimiento mejor a lo largo del ejercicio.

El segmento *middle market* continúa teniendo una presencia significativa con un 41 por ciento del volumen total de la inversión, con operaciones relevantes como el *sale & leaseback* en Vallecas (Madrid) de Urbaser a Sagax.

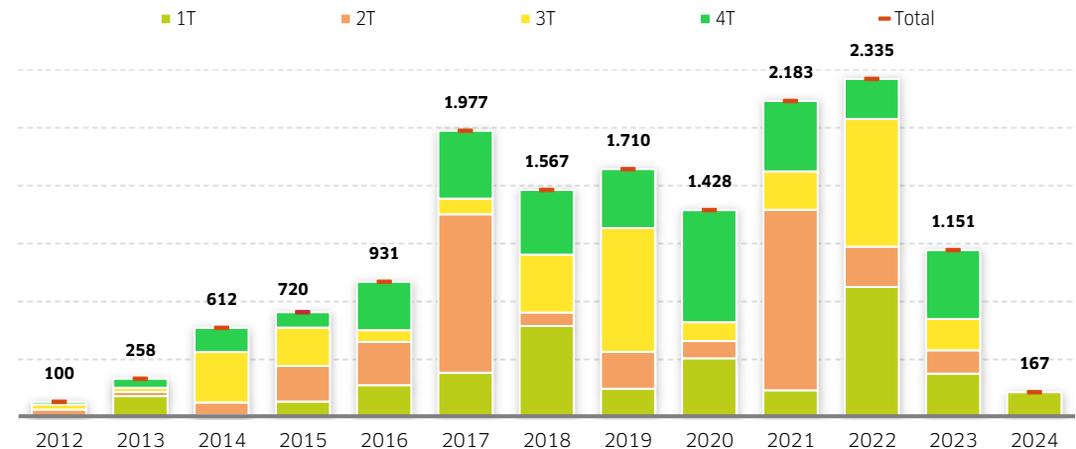
La Zona Centro concentró el 73 por ciento de la inversión total, gracias al *portfolio* de CBRE IM, seguida de Bilbao y Barcelona. El pasado año el escaso movimiento de inversión se centró principalmente en mercados secundarios, pero este principio de año ha mostrado de nuevo el dinamismo en los grandes *hubs* logísticos.

Rentabilidad

Por último, en términos de rentabilidad, la *prime yield* se mantiene estable en 5,35 por ciento desde finales de 2023 por la falta de operaciones *core* que justifiquen un incremento de estas referencias a corto plazo y por la previsible caída de los tipos. Sin embargo la

FUERTE CAÍDA DE LAS INVERSIONES

La inversión en el año 2023 alcanzó los 1.150 millones de euros, un 50 por debajo de la cifra de 2022. En el primer trimestre, el volumen de inversión en el sector industrial y logístico español se situó en 167 millones, lo que representa una caída del 43%.



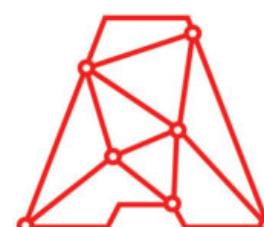
Datos en millones de euros. Fuente: CBRE Research.

incertidumbre y la dinámica del mercado podría conducir a un ligero ajuste al alza para adaptarse a la realidad cambiante del mercado.

La consultora también pone el foco en la sostenibilidad, que se ha convertido en los últimos años en un “factor clave” en la toma de decisiones y “cada día será más difícil cerrar contratos

que no cumplan con estos criterios”. De acuerdo con los datos facilitados por CBRE, en los últimos tres años se ha cuadruplicado el número de naves certificadas. El sector logístico español cuenta en la actualidad con más de 10 millones de metros cuadrados de naves certificadas, que representan un cuarto del total del *stock*.





Aragón Plataforma Logística

Conectando el mundo
Connecting the world

www.aragonplataformalogistica.es

Plataformas:






Sociedades:



Consejo asesor:













Visítenos en Fira de Barcelona,
Stand D422

SIL

Barcelona
5-7 junio 2024





PUERTO SECO DE ANTEQUERA: UNA UBICACIÓN PRIVILEGIADA PARA DESARROLLAR SUS PROYECTOS LOGÍSTICOS E INDUSTRIALES

Desarrollado por IDEC GROUP IBERICA, filial de GROUPE IDEC INTERNATIONAL, Puerto Seco de Antequera ofrece una ubicación privilegiada, una completa infraestructura y un innovador enfoque energético bajo en carbono.

Descubra las ventajas del primer parque XXL de energía positiva de Europa para establecer sus operaciones logísticas e industriales.

UBICACIÓN EXCEPCIONAL Y DIVERSAS CONEXIONES



Desarrollado en el sur de España, el Puerto Seco de Antequera se posiciona como el puerto seco de Andalucía, beneficiándose de su proximidad directa a los grandes puertos marítimos de Algeciras, Málaga y Cádiz. "Esta ubicación privilegiada lo convierte en la puerta de entrada y salida del sur de Europa para actividades logísticas e industriales", explica Maite Palomino, Directora de Desarrollo de IDEC GROUP IBERICA. "El desarrollo se beneficia de las conexiones con las principales rutas regionales, nacionales y europeas, con acceso directo a carreteras, autopistas (corredores Atlántico y Mediterráneo), aeropuertos y ferrocarriles, con una terminal en su corazón conectada a los puertos".

UNA ISLA DE ENERGIA BAJA EN CARBONO

Desde el principio, Puerto Seco de Antequera se ha diseñado en torno a un concepto energético innovador y bajo en carbono. Concebido como una isla energética, el proyecto se basa en un mix energético variado. "Fotovoltaica, eólica, geotérmica e hidrógeno verde: la energía producida localmente se repartirá entre los distintos usuarios", explica Maite Palomino. "El excedente se devolverá a la red nacional. Con esta visión de futuro, este programa se anticipa a las exigencias y normativas medioambientales actuales y futuras.



Parcela urbanizada diciembre 2023



Proyección de edificios



37 HECTAREAS YA URBANIZADAS PARA SUS PROYECTOS

Con 37 hectáreas ya desarrolladas de las 160 previstas, la primera ya está en fase de desarrollo. "DRY LOGISTIC 40, cuya construcción comenzará en breve, ofrecerá 42.000 m² de superficie dividida en dos zonas de 21.000 m² y zonas terciarias", explica Maite Palomino. "Dotado de los más altos estándares medioambientales, de calidad y seguridad, este desarrollo aspira a la certificación BREAAAM Nivel Excelente. El estándar

logístico de Clase A elegido, altamente funcional, contará con una carga útil de 5 toneladas/m², una altura libre de 12 metros, una estructura de hormigón, 44 plataformas, una calzada reforzada y un sistema contra incendios conforme a las normas NFPA, todas ellas ventajas para las operaciones logísticas.

Ya estamos trabajando activamente en el desarrollo de otros proyectos logísticos, terciarios e industriales.

IDEC GROUP
IBERICA

**EL SOCIO
PARA DESARROLLAR
SUS PROYECTOS
MÁS AMBICIOSOS**

Como filial del GROUPE IDEC INTERNATIONAL, IDEC GROUP IBERICA puede ayudarle a realizar sus proyectos inmobiliarios. "Con una presencia local, una experiencia reconocida y competencias técnicas y medioambientales al servicio de sus proyectos, nuestros equipos aportan una respuesta adecuada a sus retos, acompañándole a lo largo de toda la cadena de valor inmobiliaria: desarrollo y promoción, ingeniería, energía e inversión".

OPINIÓN | LA INMOLOGÍSTICA, PILAR FUNDAMENTAL

CADENAS DE SUMINISTROS

RAMÓN VÁZQUEZ NEGROPresidente
ACTE

Las Cadenas de Suministros son la economía en movimiento, conectando personas y empresas y llevando a cabo flujos de información, de mercancías y también económicos hasta tal punto que se cumple la realidad indicada por Michael Porter: “las empresas no compiten entre sí, compiten sus cadenas de suministro”. Es decir, sus transportes, sus logísticas y sus activos, instalaciones e infraestructuras logísticas que conforman la inmo-logística como sector económico en el que, tanto las empresas productoras y cargadores (lo que llamamos usuarios finales), como las empresas operadoras, tanto de transporte como de actividades logísticas y las empresas prestadoras de servicios, para las personas, para los vehículos y para las mercancías, desarrollan sus diferentes actividades.

En los desarrollos inmo-logísticos, tanto públicos como privados o mixtos, podemos encontrar diferentes modelos entre los que se encuentran los generalistas, caracterizados por tipología multicliente y multiproducto; los especializados para una tipología de mercancías determinada y los que atienden a un solo modo de transporte o los multimodales con varios modos.

Y atendiendo a la zona de influencia, clasificamos de ámbito nacional-peninsular con los almacenes de baja rotación, de alcance regional con rotaciones medias y de actividad local con almacenes de alta rotación y de distribución capilar o de penetración urbana, éstos últimos actualmente muy en auge con los nuevos requerimientos y procesos de la Distribución Urbana de Mercancías muy potenciada, tanto por los efectos de la mayor presencia de comercio tradicional en los centros de las ciudades próximos a los puntos de consumo, así como por el vinculado al comercio de la nueva economía: el *e-commerce*.

Los activos inmo-logísticos van evolucionando, adaptándose a los cambios sectoriales permanentes. Uno de ellos, y muy importante, es la modificación normativa en los vehículos de transporte por la regulación de las masas y dimensiones de los vehículos de transporte de mercancías por carretera. Estas modificaciones van a tener impactos en las plataformas y naves logísticas al afectar a las infraestructuras de acceso, rotondas, puentes, etcétera, y al impacto en las playas de maniobra y atraque, que afectarán a nuevos requerimientos de

dimensiones que superarán el estándar de 30-35 metros actuales, para dar cabida a vehículos de 25 o 35 metros como los megacamiones o *duotrailers*, afectando también a las plazas de aparcamiento y su capacidad.

Los grandes actores económicos quieren dos cosas fundamentalmente: mayor flexibilidad, transportar a la vez mucho, pero también poco y costes más bajos, y para eso buscan mayores tamaños, mayores barcos, mayores trenes, mayores camiones y mayores plataformas logísticas.

Otro aspecto a considerar cada vez más son los requerimientos de sostenibilidad que, además de los cumplimientos normativos, son cada vez más requeridos por inversores y financiadores y entre los que destacan la generación fotovoltaica en las cubiertas de las naves logísticas, las dotaciones de cargadores eléctricos para vehículos, la recogida selectiva de residuos...

No nos podemos olvidar de que, cada vez más, son requeridos desarrollos tecnológicos más que activos puramente inmobiliarios. Para evolucionar los sistemas logísticos requieren nuevos enfoques innovadores, tecnologías y la necesidad de compartir datos a lo largo de la cadena de suministro, las empresas y los particulares a fin de impulsar la eficiencia: vehículos más llenos, reducir los viajes, sus costos y los impactos medioambientales que denominamos ‘Tecnologías para la explotación de

plataformas logísticas’ que conforman distintas soluciones tecnológicas que abarcan los procesos de negocio necesarios para la gestión, incluyendo recepción y expedición de mercancías, preparación de pedidos y optimización de espacios, gestión de rutas y procesos operativos, tratamiento de devoluciones, inventarios, etcétera.

Por eso, la inmo-logística está transformando los “almacenes cajones” en Estructuras Nodales de Servicios y Soporte (ENSs).

Muchas tecnologías son costosas hoy en día y, algunas de ellas -drones, vehículos autónomos- no cuentan con la imprescindible adaptación normativa para su funcionamiento, lo que significa que están lejos, por lo que en los próximos años hay que operar innovando con soluciones factibles porque, si no resolvemos el presente, difícilmente podremos llegar al futuro que, en definitiva, es el progreso hacia ciudades más inteligentes, coordinadas y sostenibles.

“LAS EMPRESAS NO COMPITEN ENTRE SÍ, COMPITEN SUS CADENAS DE SUMINISTRO”



El sector inmológico está experimentando una serie de cambios y nuevas tendencias que rigen la demanda de activos logísticos. Uno de los principales, es la transformación hacia la sostenibilidad.

El sector inmológico está experimentando una serie de cambios y nuevas tendencias que rigen la demanda de activos logísticos. Uno de los principales, es la transformación hacia la sostenibilidad, en parte debido al aumento de los compromisos ambientales y éticos en la actualidad. Para abordar este cambio se están llevando a cabo una serie de prácticas y aplicando tecnologías y métodos de construcción que persiguen la reducción de la huella de carbono causada por la actividad del sector. Esta sensibilidad medioambiental se presenta además como una oportunidad estratégica para mejorar la eficiencia operativa o reducir costes.

Aparte del reto de reducir el impacto medioambiental y aumentar la eficiencia operativa en todo el sentido de la palabra, uno de los mayores desafíos a los que tiene que enfrentar el sector es la creciente demanda ante una escasez de oferta cada vez mayor de suelo industrial, teniendo que acudir a nuevas fórmulas innovadoras.

Es por ello que surge la oportunidad de regenerar espacios industriales o de otros usos, para dar un nuevo uso más sostenible a ese suelo y que genere actividad económica y prosperidad a las comunidades donde se encuentran.

Brownfields

Esta regeneración y reutilización de este tipo de suelos o brownfields, usualmente contaminados, contribuyen a la depuración y conservación del medio ambiente al revitalizar espacios inoperativos durante años, dándoles una nueva vida, ofreciendo un mayor respeto al medioambiente y ma-



yor durabilidad a largo plazo. La escasez de suelo operativo lleva a la necesidad de reconvertir naves industriales obsoletas y reorganizar los espacios ya existentes. Este problema se presenta con más fuerza en las proximidades de las grandes ciudades, donde la ubicación de los activos es un factor clave.

El compromiso de Panattoni con propuestas sostenibles que beneficien a las comunidades y al medioambiente es total, y se refleja en la apuesta por proyectos como "Panattoni Park Getafe I" construido en un Brownfield de 17.000 m², donde se levanta un edificio logístico de 9.200 m² con certificado sostenible Breeam Excellent.

Este compromiso y manera de actuación se expandirán al mercado portugués, desarrollando el mayor proyecto brownfield de Lisboa: "Panattoni Park Lisbon City", originalmente una planta de vidrio antes de ser adquirida por Panattoni, dando una segunda vida al espacio. Se tratará de una construcción de 85.000

m², con certificación sostenible Breeam Excellent, y que ha conseguido una reducción del 30% en la huella de carbono que previamente emitía.

Otro caso de éxito de proyecto brownfield lo encontramos en Guadalajara con el "Panattoni Park Torija II", un proyecto "llave en mano" que dará una segunda vida a la antigua fábrica Hormipesa. En una parcela de 78.900 m², con una superficie alquilable de 47.872 m², este proyecto ofrece flexibilidad para incluso dos actividades desde 15.000 m².

Emplazamientos estratégicos

La mencionada escasez de suelo logístico hace que sea necesario acudir a nuevas fórmulas para dar respuesta a dicha problemática. Por ello, Panattoni está situando sus parques logísticos en ubicaciones estratégicas fuera de los núcleos urbanos, facilitando el transporte de la última milla gracias a las excelentes conexiones de esas nuevas ubicaciones con las grandes ciudades.

Ejemplo de ello es el parque logístico situado en La Bisbal del Penedés, el "Panattoni Park Tarragona", construido en la tercera corona de Cataluña, caracterizada por sus buenas comunicaciones y precios competitivos, que cuenta con acceso directo a la AP-2 permitiendo conectar a los transportistas con Tarragona de manera ininterrumpida. Otro caso de ubicación estratégica será "Panattoni Park Valencia II Alzira", contando con una excelente ubicación al sur de Valencia, con acceso directo a la autopista A7, y a 25 minutos de la ciudad de Valencia y del puerto.

La adaptación hacia estas tendencias candentes en el sector inmológico es crucial para mantener la competitividad en un entorno en constante evolución, y lograr un crecimiento continuo. Desde Panattoni, están demostrando que la sostenibilidad no es sólo un desafío ético, sino que es una oportunidad rentable para liderar y evolucionar como compañía a largo plazo.



DHL ECOMMERCE

MERCADO LOGÍSTICO | TENDENCIAS

UN NEGOCIO SEDUCTOR

EL SECTOR LOGÍSTICO SE SITÚA, POR PRIMERA VEZ, COMO EL MÁS ATRACTIVO PARA LOS INVERSORES INMOBILIARIOS, A LA MISMA ALTURA QUE EL RESIDENCIAL Y POR DELANTE DE LAS OFICINAS, SEGÚN UNA ENCUESTA DE LA CONSULTORA CBRE

El contexto económico y geopolítico continuará determinando la evolución del negocio inmoelogístico en los próximos meses. Frente al descenso de la presión inflacionista y la reducción de tipos de interés, la cruz viene dada por los conflictos bélicos, que continuarán sumando incertidumbre al sector.

No obstante, el producto logístico en España sigue atrayendo la atención de los inversores. Según 'Investor Intentions Survey', encuesta global elaborada por CBRE a inversores, el sector logístico e industrial se sitúa por primera vez como el más atractivo, por encima de las oficinas y al mismo nivel que el residencial. La encuesta muestra que dos tercios de los consultados cree que la demanda de ocupación de acti-

vos logísticos se mantendrá igual o aumentará en 2024.

En el capítulo de nuevas tendencias vinculadas al negocio inmoelogístico destaca la tecnología. En concreto, un 45 por ciento de las empresas considera que la inteligencia artificial o la automatización en los procesos tendrán un gran impacto en el segmento logístico en los próximos años, según datos de CBRE. "Al ahorro por la parte del transporte con la optimización de rutas, se van a sumar las ventajas en materia de reducción de costes y a la reducción de la huella de carbono", señalan desde la consultora internacional.

La tendencia del negocio será estable en 2024, en línea con las cifras medias históricas, apuntando hacia una absorción

Plataforma de DHL eCommerce Iberia en Getafe.

en Madrid de más de 750.000 metros cuadrados y en Barcelona de alrededor de 600.000 metros cuadrados, según CBRE. "La logística va a seguir fuerte en el presente año 2024, pero sin llegar a alcanzar los niveles récord de 2022", recalcan. De hecho, "el volumen de operaciones será similar, pero la cifra de metros cuadrados se reducirá", concretan. Esta caída viene motivada, principalmente, por un enfriamiento del negocio del comercio electrónico y la recuperación de las ventas en las tiendas físicas, según confirman.

En cuanto a la tipología de los proyectos, los de carácter especulativo seguirán teniendo un peso importante, según JLL España. En este sentido, en la zona centro se entregarán según esta consultora 545.000 metros cuadrados de naves logísticas, de las que "el 85 por ciento de las operaciones en Madrid serán especulativas", avanzan. Además, el 50 por ciento de estas operaciones se ubicarán en la segunda corona. Los principales propietarios de naves de la zona centro, según los datos de JLL España, son Merlin Properties, Prologis, Logisor, ICC y CBRE IM.

Por su parte, de los 261.000

metros cuadrados de naves logísticas que se prevén entregar en 2024 en Cataluña, el 45 por ciento serán proyectos especulativos, según apuntan. El 65 por ciento de estos proyectos se ubican en la segunda corona. Los principales propietarios de naves logísticas en Cataluña son Goodman, Logisor, Prologis, ZAL Cilsa y Grupo Clapé, según confirman desde JLL.

"Esto demuestra que hay apetito, aunque la toma de decisiones se ha ralentizado algo más, hasta el umbral de los seis a nueve meses", señalan desde JLL España. "Los clientes siguen buscando superficie", añaden. A su vez,

"las operaciones crecen en mayor medida en las naves de tamaño más pequeño, mientras que las de más de 50.000 metros cuadrados se han reducido", subrayan.

Logística del ecommerce

El comercio electrónico, aunque ha ido moderando su empuje en España en los dos últimos ejercicios, sigue consolidándose como una de las grandes palancas de crecimiento del negocio inmoelogístico en la última década.

Entre 2019 y 2023, el ecommerce ha llegado a representar un 12 por ciento del total de las

85%

DE LAS OPERACIONES EN MADRID EN 2024 SERÁN ESPECULATIVAS, SEGÚN JLL ESPAÑA

ventas minoristas, más del doble de su cifra inicial. Esta evolución ha impulsado una transformación en el paradigma logístico, orientado a atender de manera eficaz la creciente demanda en España. A escala global, el comercio electrónico representa un 20 por ciento, en gran parte influenciado por la solidez de países líderes, como China y Estados Unidos, según datos del 'III Estudio de la Logística del Ecommerce', que han elaborado el Centro Español de Logística (CEL) y NTT DATA Spain.

TECNOLOGÍA, CLAVE EN EL IMPULSO DEL SECTOR LOGÍSTICO

Los *marketplace* son los lugares donde se realizan la mayoría de las compras en línea en todo el mundo. Amazon es el líder indiscutible en términos de tráfico, con cerca de 5.000 millones de visitas mensuales en 2022, según los datos del citado estudio.

En el caso de España, Amazon ha disparado su huella logística desde su desembarco en el año 2011, convirtiéndose en uno de los principales protagonistas del mercado inmologístico en nuestro país en la última década. Desde la puesta en funcionamiento en 2012 de su primer centro logístico en San Fernando de Henares (Madrid), el gigante del comercio electrónico ha ido incrementa-

do progresivamente el número de instalaciones logísticas operativas, que superan ya ampliamente la treintena.

La multinacional fundada y presidida por Jeff Bezos alcanzará 1,56 millones de metros cuadrados de activos logísticos operativos en nuestro país una vez incorpore en septiembre el nuevo centro logístico de Siero (Asturias), que contará con 175.000 metros cuadrados de superficie, y la estación logística de Escúzar (Granada), de 9.000 metros cuadrados.



AMAZON

Amazon alcanzó el millón de metros cuadrados de huella logística a principios de 2021 y desde entonces ha aumentado en más de 570.000 metros cuadrados la capacidad de sus activos. Esto supone un incre-

mento del 57 por ciento de su huella en tan solo tres años. Todo esto en un contexto de "enfriamiento" del negocio del comercio electrónico el pasado año tras el *boom* experimentado como consecuencia de la pandemia y el cambio en los hábitos de compra en nuestro país.

Más allá de los *marketplace*, los operadores logísticos también siguen invirtiendo en nuevas instalaciones logísticas para el comercio electrónico o reforzando y modernizando las ya operativas. Es el caso de DHL eCommerce Iberia, la antigua DHL Parcel Iberia, que inauguró hace unos meses un

Amazon alcanzará los 1,56 millones de m2 en España en el presente año.

Barcelona, que representará también una inversión de 25 millones de euros. El centro de DHL eCommerce Iberia en Getafe está ubicado sobre una parcela de 70.000 metros cuadrados y cuenta con 27.000 metros cuadrados de superficie construida. En el centro se reciben envíos de otras delegaciones, se reclasifican y se envían a sus destinos. Además, funciona como *hub* internacional y centraliza los movimientos de mercancías con Canarias.

Según el informe del CEL y NTT DATA, el crecimiento del *e-commerce* seguirá impulsando la demanda de infraestruc-

tura logística en los próximos años. "Las empresas deberán seguir adaptándose a las nuevas tendencias, como la omnicanalidad y la logística inversa, para satisfacer las necesidades de los consumidores", afirman.

El citado informe, que recoge las valoraciones de 60 empresas de toda la cadena de transporte, apunta que el 74 por ciento de los encuestados cifra en un 10 por ciento las devoluciones sobre el total, un 11 por ciento entre el 11 y el 20 por ciento, y el 8 por ciento entre un 21 y un 30 por ciento.

Bilbao PORT

Oportunidades
Para una logística intermodal, más sostenible con nuestros puertos secos

Fertiberia

EPD

www.bilbaoport.eus

OPINIÓN | UNA INDUSTRIA CON BUENA SALUD

UNA NUEVA ETAPA

**LUIS
LÁZARO**

Managing Director
Retail & Logistics
Merlin Properties Socimi



Tras un periodo en el que el sector inmo­logístico ha sido el activo estrella del inmobiliario, disfrutando de unas cifras de crecimiento excepcionales tanto a niveles de contratación, como de inversión, en este último año y pico estamos afrontando una nueva etapa, con cifras más moderadas, pero aun así con niveles de absorción e inversión que están en línea con la media histórica.

La inmo­logística sigue siendo una industria con una buena salud, con mucho interés en todos los polos logísticos de la península y una buena oferta, moderna y sostenible, dispuesta a cubrir la demanda del mercado, pero el nuevo contexto nos plantea un reto al que debemos dar respuesta más allá de las grandes tendencias que marcarán el futuro del sector y que son bien conocidas por todos. En los últimos meses hemos visto como la finalización de algunos proyectos se sigue retrasando y que los proyectos a riesgo continúan paralizándose a la espera de unas mejores condiciones, ya que la rentabilidad esperada se está viendo comprometida a pesar de las subidas de rentas.

Las dos variables que están detrás de esta situación son el continuo aumento del coste de la construcción y los elevados niveles de financiación. Según los datos de CBRE, en la zona centro y Cataluña las rentas *prime* han subido un 18 y un 21 por ciento, respectivamente, en los últimos tres años, un incremento que se ha demostrado insuficiente ante el contexto macroeconómico global.

En el mismo periodo, el índice de costes del sector de la construcción para la edificación no residencial que publica el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se ha disparado un 23 por ciento, aunque la realidad puede que marque porcentajes superiores para las naves logísticas por el peso de los prefabricados especialmente. Además, los tipos de interés han pasado de situarse en mínimos históricos a alcanzar el 4,5 por ciento en la zona euro, lo que ha incrementado rápidamente los costes de financiación.

Este entorno está estrechando la rentabilidad esperada de los pro-

yectos, por lo que -a la espera de que el Banco Central Europeo empiece a bajar los tipos, una variable que queda muy lejos de nuestro control y que no parece será tan rápido como lo esperado inicialmente- debemos enfocarnos en la necesidad de reducir los costes de construcción, sin afectar a la calidad de los proyectos, para poder acabar con los retrasos para sacar adelante proyectos en un mercado que aún tiene demanda embalsada en busca de naves flexibles, actuales, sostenibles y productivas

Futuro con garantías

Más allá de estas circunstancias temporales y que vienen dadas por el contexto macro, el inmo­logístico sigue siendo un mercado rentable, con mucho interés inversor y con un futuro prometedor por delante. La industria está en una muy buena posición para seguir creciendo y mejorando sus opciones de cara a los clientes.

Asimismo, el mercado promotor y patrimonialista está mucho más profesionalizado en relación con el ciclo anterior y se seguirán promoviendo naves de proyectos especulativos y llaves en mano dando respuesta a las necesidades específicas del mercado.

Tener un sector más profesionalizado y que responde a las necesidades de nuestros clientes con criterio y rapidez nos da la tranquilidad para afrontar con garantías el gran reto cuando hablamos del futuro del sector de la logística: la integración de los proyectos de *microhub* urbanos de última milla en el urbanismo de las ciudades. Las restricciones de circulación que se implementarán para alcanzar las emisiones netas cero en 2050, junto con el sostenido auge del *e-commerce*, deberán ser las palancas de una aceleración de iniciativas público-privadas en este ámbito.

En este contexto y para poder dar respuesta a este reto, la flexibilidad de las instalaciones para operaciones en continuo crecimiento, la visión abierta del regulador, las infraestructuras de carga eléctrica para la reconversión de flotas y la mejora de la eficiencia energética marcarán la diferencia en estos proyectos.

**EL
INMOLOGÍSTICO
SIGUE SIENDO
UN MERCADO
RENTABLE, CON
MUCHO
INTERÉS
INVERSOR Y UN
FUTURO
PROMETEDOR**

Somos parte del cambio

Un hub SMART en continua evolución



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

Sostenible

Conectado

Eficiente

Transparente

MERCADO LOGÍSTICO | DISTRIBUCIÓN URBANA

EXPECTATIVAS DE CRECIMIENTO

LA LOGÍSTICA DE ÚLTIMA MILLA SE ENCUENTRA EN PLENA EXPANSIÓN, PARA LO QUE SE DISEÑAN ALTERNATIVAS COMO LOS *MICROHUBS*, QUE POSIBILITEN UNAS ENTREGAS MÁS ÁGILES Y SOSTENIBLES EN EL ENTORNO URBANO



SENDING

La entrega de última milla en vehículos menos contaminantes es tendencia.

El incremento de activos inmobiliarios en el ámbito de la logística de última milla tiene estrecha relación en los últimos tiempos con el cambio de hábito en los modelos de compra de los ciudadanos y el consiguiente auge del comercio electrónico. En este contexto, son muchas las empresas que tienen previsto ampliar la superficie que dedican a la distribución urbana de mercancías en los próximos años, según resaltan desde Mileway.

En concreto, según un estudio realizado por esta compañía especializada en activos inmobiliarios de logística de última milla en Europa, el 77 por ciento de las empresas que venden productos vía comercio electrónico proyectan aumentar la superficie que tienen alquilada para desarrollar sus operaciones logísticas de última milla.

Pese a estas buenas perspectivas del mercado, en los últimos meses se ha producido un cierto estancamiento en la contratación de naves logísticas para última milla en el mercado madrileño, según se desprende del reciente informe presentado por JLL España. La tasa de disponibilidad en la primera corona de Madrid se sitúa, actualmente, en el 12,3 por ciento, como consecuencia directa del *boom* en la oferta experimentado en ubicaciones como Vallecas, Vicálvaro y Villaverde, especialmente dirigidas al segmento de mercado de la distribución urbana de mercancías.

“Lo que está sucediendo en Madrid es una situación coyuntural”, relativiza Jorge Sastre, senior Industrial & Logistics Consultant Spain de JLL. En esa primera corona de Madrid, “en ubicaciones como Villaverde, Vicálvaro o Coslada, se ofertan naves más sensibles al *ecommerce*, fruto de re-

novaciones de otras naves más obsoletas”, señala. Esas instalaciones “se han encontrado con cierto enfriamiento puntual del negocio del comercio electrónico, al que están dirigidas”, matiza. Actualmente, Madrid cuenta con 2,7 millones de metros cuadrados de naves logísticas en su primera corona, con incidencia directa en la última milla, frente a los 4,9 millones de metros cuadrados de la segunda corona y los 6,2 millones de la tercera.

Por el contrario, en Cataluña la disponibilidad de naves en la primera corona se sitúa en mínimos, con apenas un 1,6 por ciento, según datos de la citada consultora. Esta primera corona, ligada también a la logística de última milla, cuenta con un *stock* de 2,3 millones de metros cuadrados de naves logísticas, frente a los 4,7 millones de la segunda corona y los 3,1 millones de la tercera.

Microhubs

El modelo logístico en las grandes ciudades está cambiando, en aras a proponer un reparto urbano más eficiente, menos contaminante y eliminar la congestión.

Dentro de este ecosistema empiezan a tomar relevancia los *microhubs* urbanos o pequeños almacenes en el interior de las ciudades en los que se realiza la recogida y clasificación de la mercancía para enviarla hasta los puntos de entrega final.

Los *microhubs* urbanos son otra consecuencia directa del aumento del volumen de entregas de última milla impulsada por el negocio del comercio electrónico.

En este terreno, son varias las iniciativas que se han puesto sobre la mesa. Una de las pioneras fue el proyecto Mares Madrid, en la que participan Urban Innovate Action y el Centro de Innovación para la Lo-

77%

DE LAS EMPRESAS QUE VENDEN PRODUCTOS VÍA *ECOMMERCE* PLANEAN AUMENTAR SU SUPERFICIE LOGÍSTICA

gística y el Transporte de Mercancías por Carretera (Citet). A través de un estudio, ambas entidades analizaron las principales barreras y ventajas sobre la implantación de los *microhubs*.

Este estudio propone tres tipos: el B2B centrado en el canal Horeca y tiendas de proximidad, el B2C para el comercio electrónico y el híbrido para em-

lo para la distribución urbana de mercancías. A través de la aplicación de tecnologías *Big Data*, Inteligencia Artificial y *Machine Learning*, se ha dimensionado una red compuesta por 30 *microhubs* ubicados en zonas estratégicas que darían servicio a la ciudad de Madrid, 16 de ellos para paquetería y mercancía no alimentaria y 14 de mercancía alimentaria.



Centro de consolidación de carga de Citylogín en el barrio en Villaverde (Madrid).

plear el espacio del B2C en horarios valle de paquetería para el *Horeca*.

Por su parte, el consorcio 'Microhubs 4.0', integrado por el propio Citet, el Centro Español de Logística (CEL) y las firmas Everis, Mensos y PiperLab, ha desarrollado un nuevo mode-

Otra de las iniciativas destacadas es el proyecto LEAD, en el que Madrid participa junto a otras cinco ciudades europeas (Budapest, Lyon, La Haya, Oporto y Oslo). En el marco de este proyecto, Citylogín gestiona un centro de consolidación urbano de

mercancías en plena Zona de Bajas Emisiones de Madrid. En el proyecto, además de Citylogín, colaboran la Empresa Municipal de Transporte de Madrid (EMT), LastMile, Universidad Politécnica de Madrid (UPM), Zaragoza Logistic Center (ZLC) y Panasonic.

LivingLab

El centro, denominado LivingLab, cuenta con 200 metros cuadrados de superficie y está dotado con más de una decena de vehículos cien por cien eléctricos que reparten diariamente más de 2.000 paquetes. A través de este proyecto se realiza la distribución urbana de mercancías por el centro de la capital con vehículos eléctricos durante todo el proceso, desde la llegada de la mercancía al *microhub* con furgonetas eléctricas, hasta la distribución de la misma con triciclos adaptados eléctricos. "El uso de *microhubs* urbanos es una opción innovadora y sostenible para la entrega de última milla en grandes ciudades por sus numerosos beneficios", asegura el director general adjunto de Citylogín, Daniel Latorre.

Los resultados del proyecto resaltan una disminución de las emisiones de CO2 en 372 gramos por en-

vío en comparación con una ruta con vehículos diésel. A su vez, las rutas de reparto son más eficientes, con una reducción del 21 por ciento en los kilómetros recorridos. Por su parte, el tiempo de entrega disminuye en un 30 por ciento y el tiempo empleado por los conductores también se reduce un 12 por ciento. Además de la agilización de las entregas y la mejora medioambiental, el proyecto de *microhub* urbano con reparto de vehículos eléctricos genera una disminución del ruido.

EL MODELO LOGÍSTICO EN LA CIUDAD CAMBIA

A su vez, el proyecto europeo Civitas Eccentric pretende analizar y testar medidas innovadoras que mejoren la movilidad sostenible en la logística urbana de mercancías. Dentro de este proyecto se puso en marcha un centro de consolidación de carga que gestiona Citylogín en Villaverde (Madrid), desde el que se ofrece servicio de distribución de mercancías con vehículos eléctricos, híbridos y de gas.

PARQUE LOGÍSTICO EMPRESARIAL
PALENQUIVIR
El centro del sur de Europa
LOS PALACIOS Y VILLAFRANCA - SEVILLA
315.000 M² DE SUELO LOGÍSTICO DISPONIBLES
Toda la información en
www.palenquivir.com

OPINIÓN | TRANSFORMACIÓN Y RETOS DEL SECTOR LOGÍSTICO EN ESPAÑA

INNOVACIÓN Y SOSTENIBILIDAD, PILARES DEL PRESENTE

DAVID
ROMERA

Director de Inversión y
Gestión de Activos
Valfondo



El sector logístico, pilar fundamental de la economía española, se enfrenta a un momento de transformación y adaptación. Representando el 8 por ciento del PIB y generando más de 800.000 empleos directos, la logística no solo es una actividad clave para el desarrollo económico y social de España, sino también un sector que se halla en constante evolución, marcado por la innovación tecnológica, los desafíos de sostenibilidad y la necesidad de adaptarse a las nuevas realidades del comercio global y local.

En primer lugar, la digitalización ha revolucionado la manera en que operamos y concebimos la logística. Herramientas como el *big data*, la inteligencia artificial o la robótica están transformando los procesos logísticos, aumentando la eficiencia y mejorando la competitividad de las empresas. Esta modernización no solo optimiza los tiempos de entrega y reduce costos, sino que también mejora la experiencia del consumidor, ofreciendo un servicio más rápido y personalizado, aspectos cada vez más valorados en la era del comercio electrónico.

Por otro lado, la sostenibilidad y la responsabilidad social se han convertido en los ejes centrales del sector. La creciente conciencia ambiental y las exigencias de cumplimiento normativo impulsan a las empresas a adoptar prácticas verdes que reduzcan el impacto ambiental y fomenten un modelo de negocio sostenible. Todo ello supone una mayor apuesta, entre otros, por la reducción de las emisiones de CO2, el uso de energías renovables, la op-

timización de las rutas, una economía más circular, la seguridad y la salud de los trabajadores o la inclusión social. Además, la pandemia de la COVID-19 ha sido un catalizador de cambios profundos en el sector. La crisis sanitaria expuso la necesidad de una mayor flexibilidad y resiliencia en las cadenas de suministro, evidenciando la importancia de la capacidad de adaptación rápida ante eventos inesperados. Las restricciones de movilidad y los cambios en la demanda obligaron al sector a reevaluar y modificar rápidamente sus estrategias operativas, acelerando la adopción de tecnologías y la revisión de procesos logísticos.

Mirando hacia el futuro, se anticipan varias tendencias que continuarán moldeando el panorama logístico. El auge del comercio electrónico es indiscutible; la pandemia aceleró su crecimiento, y se espera que esta tendencia se consolide aún más, lo que supondrá nuevos retos y oportunidades en la gestión de la última milla y la integración de canales físicos y digitales. Asimismo, la internacionalización y diversificación del mercado demandarán una mayor capacidad de adaptación a los distintos marcos regulatorios y culturales, así como una colaboración más estrecha entre los diferentes actores de la cadena de suministro global.

El sector además enfrenta desafíos significativos. La falta de homogeneización normativa en el ámbito nacional y europeo genera barreras operativas y legales que complican la interoperabilidad y competitividad del sector. Además, la esca-

sez de talento especializado y las deficiencias en formación limitan la capacidad de innovación y adaptación. Sin una inversión adecuada en capital humano y tecnología, el sector podría rezagarse frente a sus competidores internacionales.

Finalmente, la dependencia de la financiación pública y la vulnerabilidad ante fluctuaciones económicas son problemas que requieren atención urgente. Para superar estos obstáculos, es crucial un mayor apoyo y coordinación entre los entes públicos y privados, así como un compromiso renovado con la inversión en infraestructura y desarrollo tecnológico.

En definitiva, el sector logístico en España se enfrenta a un gran reto. Por un lado, dispone de una infraestructura de primer nivel y una posición geográfica privilegiada que le confiere un potencial enorme para liderar la logística a nivel mundial. Por otro lado, enfrenta retos que requieren soluciones innovadoras y colaborativas. Con el enfoque adecuado, España no solo puede adaptarse a los desafíos actuales, sino también transformarse en un modelo de eficiencia logística y sostenibilidad para el mundo.

EL SECTOR LOGÍSTICO EN ESPAÑA ENFRENTA RETOS QUE REQUIEREN SOLUCIONES INNOVADORAS

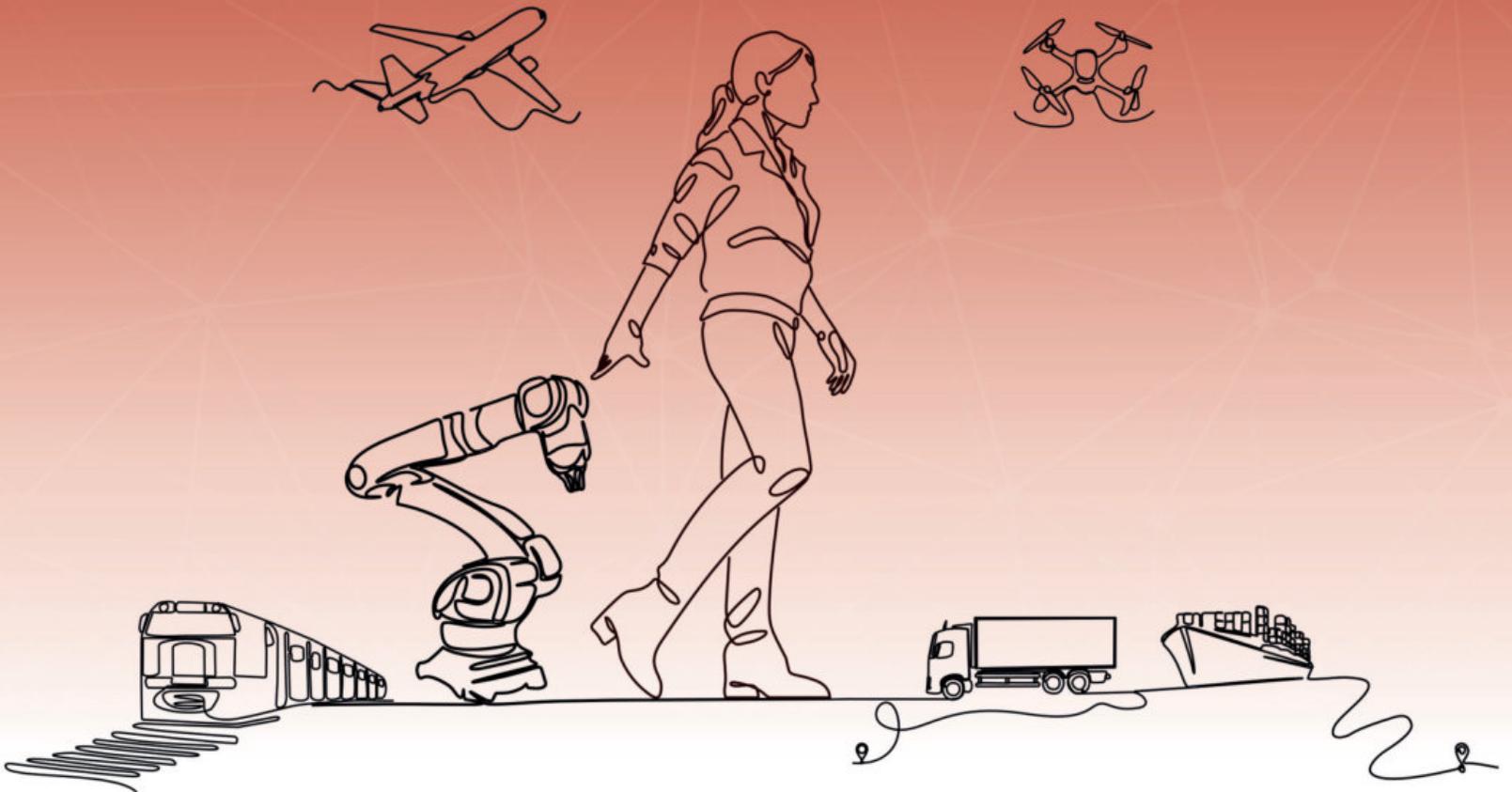
SIL

Barcelona

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

5-7 JUNIO 2024

SOMOS EL SECTOR QUE
CONECTA EL MUNDO



WWW.SILBCN.COM

ORGANIZADO POR

ZF | CONSORCI
barcelona
ZONA FRANCA

MEDIA SPONSOR

LA VANGUARDIA

MERCADO LOGÍSTICO | MADRID

EPICENTRO DE LA LOGÍSTICA

LA ZONA CENTRO PENINSULAR CUENTA CON 13,8 MILLONES DE METROS CUADRADOS DE NAVES LOGÍSTICAS OPERATIVAS EN EL MERCADO, CON UNA TASA DE DISPONIBILIDAD MEDIA DEL 8,4%

Al cierre del primer trimestre de 2024, la zona centro peninsular cuenta con 13,8 millones de metros cuadrados, con una disponibilidad media del 8,4 por ciento, según el trabajo de campo realizado durante dos años por la consultora JLL España.

La zona centro registró una contratación de 931.000 metros cuadrados durante 2023, cifra por debajo de la registrada en los dos últimos años, aunque en niveles de la media del último lustro. De ese total, 780.000 metros cuadrados lo fueron de contratación neta. Esto supuso un 24 por ciento de descenso respecto a 2022, “año excepcionalmente récord”, señalan desde la consultora CBRE.

El 40 por ciento de la demanda vino de la mano de operadores logísticos 3PL, destacando las operaciones vinculadas a la logística textil y de frío, seguidos por especialistas en transporte y paquetería, con un 23 por ciento, y de los supermercados, con el 8 por ciento.

A pesar del descenso en las cifras, la contratación logística se sitúa por encima de la media histórica de este mercado, “reflejando un buen ritmo de la demanda”, apuntan desde CBRE. Además, según las previsiones de la consultora inmobiliaria, “la demanda continuará siendo elevada en 2024”.

En lo que se refiere a la entrega de naves de nueva construcción, la zona centro peninsular alcanzó la cifra de 850.000 metros cuadrados el pasado ejercicio, lo que supuso un incremento del 26 por ciento, según datos de la citada consultora.

Por ejes, el entorno de la A-2 (autovía Madrid-Zaragoza-Barcelona) fue la que más superficie sacó al mercado con 386.000 metros cuadrados, seguida por la A-42 (Madrid-Toledo) con 279.000 metros cuadrados, mientras que los ejes de la A-3 (Madrid-Valencia), A-4 (Madrid-Andalucía) y A-5 (Madrid-Extremadura) sumaron 190.000 metros cuadrados.

Según CBRE, a pesar de la situación fi-

ICP y Hercesa impulsan una plataforma de 106.000 m2 en Chiloeches (Guadalajara).



nanciera actual y los elevados costes de construcción, actualmente se encuentran en fase de ejecución 799.000 metros cuadrados de nuevas naves logísticas, de los que el 86 por ciento está previsto que estén finalizados a lo largo del presente año 2024.

La evolución de la renta *prime* en Madrid y su área de influencia se mantuvo estable en el último trimestre del año respecto a la subida del 4 por ciento del anterior, situándose en torno a los 6,50 euros por metro cuadrado y mes.

Crecimiento

Por su parte, en el primer trimestre de 2024, la contratación de naves logísticas en Madrid se mantuvo en la media de los últimos cinco años, según datos de JLL. En total, la cifra de contratación se elevó hasta los 208.000 metros cuadrados, lo que representó un aumento del 6 por ciento respecto al mismo período del año anterior y del 26 por ciento en relación con el último trimestre de 2023.

La tercera corona fue especialmente activa en este primer trimestre, según JLL. Entre las operaciones más llamativas, destacan el alquiler por parte de Pepco de una nave de más de 47.000 metros cuadrados, propiedad de Merlin Properties, ubicada en

Cabanillas del Campo (Guadalajara). También destaca el alquiler por parte de Logis-fashion de una nave de 80.000 metros cuadrados en Ontígola (Toledo), bajo la modalidad de ‘llave en mano’.

Los impulsores de la demanda en el primer trimestre del presente ejercicio volvieron a ser los operadores logísticos (3PL), que protagonizaron el 45 por ciento de la contratación total. Por otra parte, del total de la contratación, el 70 por ciento correspondió a obra nueva.

Según el análisis de la consultora JLL, en los tres primeros meses del presente año se ha consolidado una estabilidad en las rentas, básicamente por la amplia oferta de proyectos especulativos que se han entregado y se entregarán en los próximos meses. El nivel de rentas medio en la zona centro peninsular se sitúa en los 6,57 euros por metro cuadrado y mes.

En concreto, en el citado período se entregaron cinco naves logísticas en la zona centro que suman conjuntamente un total de 89.000 metros cuadrados de superficie, de las que el 60 por ciento de esa superficie es bajo la fórmula de proyectos especulativos.

Las previsiones de JLL pasan por la entrega durante el presente año 2024 de

CERCA DE 800.000 M2 DE NAVES EN EN FASE DE EJECUCIÓN

EN 2024, EL 70% DE LOS CONTRATOS SERÁN DE OBRA NUEVA



545.000 metros cuadrados de naves logísticas, de las que el 85 por ciento serán de proyectos especulativos. Esto demuestra que hay apetito, según señalan desde la consultora, “aunque la toma de decisiones se ha ralentizado algo más, hasta el umbral de los seis a nueve meses”. En este sentido,

“los clientes siguen buscando superficie”, añaden. Además, “las operaciones crecen en mayor medida en las naves de tamaño más pequeño, mientras que las de más de 50.000 metros cuadrados se han reducido”, matizan.

Proyectos

Uno de los principales impulsores del mercado inmoelogístico en la zona centro peninsular es Merlin Properties, sociedad cotizada de inversión en mercados inmobiliarios (socimi). La compañía dispone de 557.000 metros cuadrados de reserva de suelo, con un alto porcentaje en la zona centro, que dedicará a proyectos logísticos.

En total, la compañía tiene previsto invertir 301 millones de euros en el desarrollo de estos nuevos activos, que se sumarán a su actual huella logística. En concreto, Merlin tiene previsto desarrollar a corto plazo, entre 2024 y 2025, un total de 189.000 metros cuadrados en activos logísticos, que supondrán una inversión de 78 millones de euros. A su vez, en el medio plazo, en los ejercicios 2026 y 2027, la compañía tiene previsto ejecutar otros 98.000 metros cuadrados de instalaciones logísticas, que representarán una inversión de 61 millones de euros. Finalmente, a largo plazo, la inversión prevista se eleva a 162 millones de euros para desarrollar los restantes 318.000 metros cuadrados en activos logísticos.

Merlin Properties obtuvo unas rentas de 80,27 millones de euros el pasado año en su división de logística, frente a los 73,56 millones del ejercicio anterior. El desglose

de estas rentas posiciona a Madrid y su área de influencia con 51 millones de euros de ese total como su principal mercado. La tasa de ocupación de la socimi en su negocio logístico en la zona centro se situaba en el 98,6 por ciento al cierre de 2023.

Por su parte, ICP, empresa de Ingeniería, Consultoría y Servicios Tecnológicos aplicados a la cadena de suministro en Europa y Hercesa Inmobiliaria, anunciaron el pasado año el proyecto de construcción en Chiloeches (Guadalajara) de una plataforma logística de 106.000 metros cuadrados, que albergará un centro de operaciones industriales de 70.000 metros cuadrados.

Otro de los proyectos más llamativos es la plataforma logística automatizada de Alcampo en Prologis Park San Fernando DC3. Se trata de una nave de 30.000 metros cuadrados sobre una parcela de 60.000 metros cuadrados, que cuenta con 36 muelles de carga, 21 para vehículos pesados y 15 para furgonetas, y que tendrá una altura libre de 11 metros. El nuevo almacén de San Fernando de Henares (Madrid) de Alcampo se convertirá en un centro de preparación de pedidos online y permitirá alcanzar los 3,5 millones de pedidos a pleno rendimiento. La plataforma iniciará operaciones entre junio y julio de 2024.

Uno de los últimos proyectos en anunciarse es la futura plataforma logística de FM Logistics en el polígono Ruisenior de Guadalajara. El operador logístico ha adquirido a Hercesa una parcela de 60.000 metros cuadrados, sobre la que construirá una nave de 35.000 metros cuadrados.

€
6,5

POR METRO CUADRADO Y MES ES LA RENTA MEDIA EN LOGÍSTICA EN LA ZONA CENTRO

CREANDO VALOR EN LA INMOLOGÍSTICA

CONSULTORÍA Y GESTIÓN DE PROYECTOS Y PARQUES LOGÍSTICOS

 **TRIANGLE**
REAL ESTATE MANAGEMENT



Autovía A-3 Salida 340 s/n P.I. Sector 12, 46394 Ribarroja de Turia



AENA

El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas contará con tres zonas de actuación en el ámbito inmo­logístico en los próximos años.

MERCADO LOGÍSTICO | MADRID

PRIME DE ALTURA

AENA TRATARÁ DE CERRAR CON ÉXITO, AL SEGUNDO INTENTO, LA LICITACIÓN DEL PROYECTO DE PRIMERA FASE DEL POLO LOGÍSTICO DE BARAJAS, QUE OFRECERÁ 28 HECTÁREAS DE SUELO LOGÍSTICO EN PLENA PRIMERA CORONA DE MADRID

Al cierre de esta edición, Aena ultimaba los detalles del nuevo concurso para poner en marcha el futuro polo logístico del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Así lo confirmaba el presidente y consejero delegado de Aena, Maurici Lucena, en el marco de la presentación de la actualización del Plan Estratégico 2022-2026 de la compañía.

“Estamos en la recta final de la relicitación de la primera zona del polo logístico del aeropuerto de Barajas”, señalaba Lucena. Para ello, “se van a eliminar las barreras que nos encontramos hace un año con un nuevo plan en el que se ha contado con las empresas logísticas interesadas y que no pudieron hacer frente en su día al proyecto por la subida de tipos de interés”, reconoció.

Lucena anticipó que “el tipo de contrato que va a salir a licitación no va a ser como el anterior”. En este sentido, “lo te-

nemos ya muy avanzado”, reconoció, aunque evitó ofrecer más detalles “porque todavía seguimos en fase de consultas”. De todos modos, “puedo avanzar que el tipo de contrato que planteamos será distinto al de hace un año”, reiteró.

Como se recordará, la primera intentona por parte de Aena para impulsar la primera fase de este proyecto se cerró definitivamente sin éxito, tras la renuncia sucesiva de las firmas inmobiliarias interesadas. Segro, Logicor, P3, Merlin Properties y Goodman, renunciaron a afrontar el proyecto en las condiciones inicialmente planteadas.

Lucena recordó en referencia a la fallida licitación de la primera fase del polo logístico de Barajas que “no somos fáciles para la licitación de grandes parcelas, porque somos una empresa de capital público mayoritariamente”. En esta línea, “aunque no seamos una empre-

sa fácil para relacionarse con nosotros en esta materia, lo vamos a mejorar y conoceremos buenas noticias a este respecto en las próximas semanas”, re-veló.

La primera fase del proyecto comprende el desarrollo de 28 hectáreas para instalaciones logísticas y 4 más para 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 (autovía Madrid-Barcelona), mientras que la segunda se ubicará también en el sur. En ambos casos, los desa-

rollos 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 (autovía Madrid-Burgos).

María José Cuenda, directora general Comercial e Inmobiliaria de Aena, dejó claro que cualquier desarrollo que impulse la compañía tiene que estar directamente ligado a la actividad aérea y la logística. En todo caso, “el 25 por ciento de toda la superficie asociada al proyecto de ciudad aeroportuaria de Madrid estará ya adjudicada al final del plan estratégico, es decir, en 2026”, anticipó. El total de la ciudad aeroportuaria alcanzará las 215 hectáreas, según el proyecto impulsado por Aena.

Oferta logística

Aena tiene previsto seguir desarrollando su oferta inmobiliaria ligada a la logística, puesto que “en nuestros aeropuertos tenemos terrenos en las principales zonas *prime*”. Lucena insistió en que estos desarrollos se irán impulsando en aeropuertos como los de Madrid y Barcelona y más a largo plazo en otros como Málaga o Valencia, si bien “es difícil señalar calendarios concretos”.

El aeropuerto de Barajas se ha quedado sin sitio en el lado aire, por primera vez, tras sacar a concurso la última parcela en la zona de ampliación del Centro de Carga Aérea conocida como Rampa 7. La licitación se la adjudicó Servicios Aeroportuarios Andino Global y corresponde a una parcela de 10.241 metros cuadrados por un período de 30 años. La superficie está destinada a la construcción

de una nave que contará con una edificabilidad máxima de 3.900 metros cuadrados construidos.

Por esta parcela pujaron hasta ocho compañías, lo que demuestra el apeti-

to que levanta cualquier espacio a concurso en el entorno del aeropuerto. Ante esta tesitura, Aena estudia poner en el mercado un nuevo espacio de 300.000 metros cuadrados que se sumará a la oferta, si bien, no será hasta el horizonte de 2030, según las previsiones.

LA PISTA DE BARAJAS SE QUEDA SIN SITIO EN EL LADO AIRE



SIEMPRE AL LADO DE NUESTROS CLIENTES

En MERLIN respondemos a las necesidades de nuestros clientes acompañándoles en todo su desarrollo logístico, potenciando la innovación y la sostenibilidad.



MERCADO LOGÍSTICO | CATALUÑA

AÑO ALEJADO DEL RÉCORD

LA CONTRATACIÓN DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS BAJÓ EN 2023 EN COMPARACIÓN CON EL EJERCICIO ANTERIOR, AUNQUE EL VOLUMEN ESTÁ EN LÍNEA CON LA MEDIA DE LA ÚLTIMA DÉCADA

El pasado ejercicio no fue un año excepcional de nuevo récord para el sector inmologístico en Cataluña como los anteriores. La contratación de plataformas sumó 507.491 metros cuadrados de superficie en 2023, el 40 por ciento menos que en 2022. Eso sí, el volumen está en línea con la media de los últimos 10 años (585.147 metros cuadrados), según Forcadell.

La superficie media contratada alcanzó los 8.750 metros cuadrados por operación, “en línea también con lo que viene siendo el mercado catalán”, señala la consultora a través de un comunicado. Las naves de nueva construcción ‘llave en mano’ continuaron teniendo un peso importante. El 46 por ciento de la superficie contratada correspondió a plataformas de nueva construcción.

El diagnóstico de CBRE es similar con un descenso de la superficie contratada en el mercado catalán del 34 por ciento, hasta los 536.000 metros cuadrados. El 86 por ciento de este volumen fue neto. En total, se cerraron 60 operaciones, “similar al número de opera-

LAS RENTAS SIGUEN AL ALZA SOBRE TODO EN ZONA PRIME

ciones de 2022, destacando el ‘llave en mano’ de más de 40.000 metros cuadrados en Cerdanyola”, apuntan desde esta consultora.

En cuanto a las rentas, “siguen con tendencia al alza, especialmente en los proyectos que empiezan a construirse este 2024 y con previsión de entregas en 2025”, señala Gerard Plana, director del departamento de Industrial-Logística de Forcadell. La subida de los tipos de interés y la consecuente inestabilidad en

las rentas “son los principales causantes de estos aumentos, además del coste del suelo comprado en un momento de tipos bajos y expectativas de rentabilidad diferentes”, añade este experto.

Coinciden desde CBRE: en Cataluña, la escasez de oferta, principalmente en zonas *prime*, acompañada de la entrada de activos de última generación mantiene la renta *prime* en 8,50 euros el metro cuadrado al mes, un 10 por ciento más si se compara con el mismo periodo de 2022. “La tendencia continuará al alza”.

En cuanto a la inversión, “aunque nos encontramos con un mercado más reducido que el de 2022, vemos un interés muy elevado en el inmologístico catalán”, añade el director del departamento de Industrial-Logística de Forcadell. Las rentabilidades están “entre el 5 y el 6 por ciento” en inmuebles clase A y ubicados en la primera y la segunda corona de Barcelona.



CBRE

En cuanto a la tasa disponibilidad, CBRE apunta que ha crecido hasta el 5,3 por ciento en el conjunto de Cataluña, es decir, tres puntos porcentuales. Este incremento “ha estado ligado a la entrada de más de 470.000 metros cuadrados de nueva super-



AEW adjudica a CBRE la gestión de Core Granollers I.

ficie en el *stock*”. Y “el 83 por ciento de las nuevas naves han sido promovidas bajo la modalidad de a riesgo”, añaden desde esta consultora.

La contratación de superficie logística ha alcanzado los 90.110 metros cuadrados en el primer trimestre de este año. Y ello su-

pone que sigue la tendencia a la baja, el 61 por ciento menos respecto al mismo periodo de 2023, según el informe publicado por Forcadell. Estos datos “confirman la ralentización del mercado logístico que venimos observando desde el segundo trimestre de 2023, habiendo un retraso en la toma de decisiones por parte de los inquilinos”. Y es que “la demanda sigue existiendo y no vemos cancelación de proyectos, pero el cierre está costando más tiempo de lo habitual”, explican desde la consultora.

Se han registrado un total de 11 operaciones y la segunda corona de Barcelona ha concentrado la mayor parte de la superficie contratada, alcanzando los 71.863 metros cuadrados en ocho operaciones, lo que representa el 80 por ciento del total.



Mountpark entra en el mercado catalán.

Como operaciones importantes en el primer trimestre del año, Forcadell destaca el alquiler de 14.348 metros cuadrados propiedad de GLP al operador logístico De Rijke en Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona), así como los 7.130 metros cuadrados del proyecto *last mile* propiedad de Prologis. “A pesar de que los datos generales son menos positivos que en años anteriores, es importante señalar que sigue existiendo absorción de naves nuevas, tan-

to de formato ‘llaves en mano’ como de nave nueva construida a riesgo”, añade el director de Industrial-Logística de Forcadell.

Los primeros meses de este año han deparado el desembarco de la promotora Mountpark en el mercado catalán con la adquisición una parcela con una superficie de 92.000 metros cuadrados en el municipio de El Pla de Santa Maria (Tarragona). Su proyecto contempla la construcción de un edificio de 56.000 metros cuadrados,

“diseñado con una gran flexibilidad”, lo que permitirá su división en dos edificios independientes de aproximadamente 28.000 metros cuadrados cada uno y 56 muelles de carga.

Por otra parte, Talus Real Estate ha anunciado la adquisición de una parcela de 47.000 metros cuadrados de superficie para desarrollar una nave logística en la región metropolitana.

Además, el gestor de fondos inmobiliarios de origen americano AEW ha adjudicado a la consultora CBRE la gestión exclusiva del activo logístico Core Granoilers I, que ha adquirido recientemente en esta localidad catalana.

Recientemente, Prologis, asesorada por Savills y JLL, ha cerrado el alquiler de una plataforma logística destinada a la última milla de 7.131 metros cuadrados de superficie y ubicada en el Prologis Park Sant Boi (Barcelona). CTT Express, la filial española de paquetería urgente del Grupo CTT, es la inquilina.

El edificio cuenta con 5.700 metros cuadrados dedicados a almacén, 275 de oficinas en planta baja y cerca de 1.150 metros cuadrados de planta elevada en la que se ubica “un *open space* flexible para cubrir cualquier otra necesidad”. Dispone de ocho muelles para vehículos pesados y 28 para furgonetas, además de dos rampas laterales. “El éxito del proyecto, ejecutado en ocho meses, muestra la alta demanda por espacios de calidad en *zona prime* para la logística de proximidad”.

HAY ABSORCIÓN DE NAVES NUEVAS ‘LLAVE EN MANO’ O A RIESGO

Pioneros en la **gestión de activos logísticos** de la Península Ibérica



 **Valfondo**



MERCADO INMOLOGÍSTICO | CATALUÑA

CIMALSA AVANZA EN LA TERMINAL INTERMODAL DE CATALUÑA SUR

SACA A CONCURSO LOS SERVICIOS DE ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DE LOS ESTUDIOS INFORMATIVO Y DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA INSTALACIÓN LIGADA AL FUTURO POLO LOGÍSTICO DEL EBRE

Cimalsa, empresa pública de la Generalitat de Catalunya que promueve centros de transporte y plataformas intermodales, avanza en sus proyectos. Recientemente ha licitado los servicios de asistencia técnica para la redacción del estudio informativo del desarrollo de la terminal ferroviaria en Tortosa (Tarragona), así como el estudio de impacto ambiental de esta infraestructura ligada al futuro polo logístico e intermodal Logis Intermodal Ebre.

La delegación del Govern, el Puerto de Barcelona, el Puerto

de Tarragona, la Cámara de Comercio de Tortosa y los ayuntamientos de Tortosa y l'Aldea crearon recientemente una comisión que, con carácter semestral, hará el seguimiento del proyecto.

La estación intermodal se enmarca dentro del Plan Director Urbanístico de Actividad Económica (PDUAE) del Polígono Cataluña Sur, que ordenará un ámbito de 675 hectáreas entre los términos municipales de Tortosa y l'Aldea, de los que la mitad se destinarán a empresas y actividad económica. Las

previsiones de Cimalsa es que, en el horizonte de otoño, con los estudios también del trazado y la definición de usos y la estructura finalizados, "quede definida cómo será la terminal ferroviaria".

Se trata de una de las cuatro localizaciones donde Cimalsa está impulsando terminales ferroviarias públicas, junto con l'Empordà (Girona), Lleida y el Penedès (Tarragona).

Por otro lado, la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona, plataforma con el cartel de 'completo'

La ZAL del puerto de Barcelona, en zona prime, tiene colgado el cartel de 'completo'.

gestionada por Cilsa, es el proyecto europeo más grande de parque fotovoltaico sobre cubierta de Europa. Cilsa, participada por la Autoridad Portuaria de Barcelona (51,5 por ciento) y Merlin Properties (48,5 por ciento), prevé que la inversión alcance los 24 millones de euros.

Una vez entren en funcionamiento todas las instalaciones fotovoltaicas en la cubiertas de las naves, dentro de unos tres años, Cilsa habrá instalado 40MWp de potencia que generarán 50.000 MWh/año de electricidad, el equivalente al consumo anual de 41.250 personas.

La primera fase del proyecto comenzó a finales del pasado año con la instalación de placas en la nave de Decathlon. Se trata de una instalación para autoconsumo compartido que ocupa 91.692 metros cuadrados, el equivalente a 15 campos de fútbol.

Cilsa ha invertido seis millones de euros en esta primera fase. La energía generada permite el ahorro de 2.465 toneladas de emisiones de CO2 anuales, en otras palabras, las emisiones de 725 automóviles en un año en una zona urbana.

CILSA DESARROLLA EN LA ZAL, QUE SUMA UN MILLÓN DE M2 DE SUPERFICIE, UN PARQUE FOTOVOLTAICO

El proyecto sigue con la instalación de plantas fotovoltaicas en otras naves aptas de la Zona de Actividades Logísticas. El parque fotovoltaico permitirá no solo ser autosuficiente energéticamente a la plataforma logística. Además, se generará energía verde destinada al consumo de empresas próximas de la comunidad portuaria y del propio puerto.

La ZAL del puerto de Barcelona suma un millón de metros cuadrados de naves logísticas que ocupan 101 inquilinos y con el cartel prácticamente de 'completo' desde que culminó, hace dos años, la última fase. El poco espacio libre que queda, poco más del 3 por ciento, Cilsa lo tiene reservado para necesidades de sus inquilinos.



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

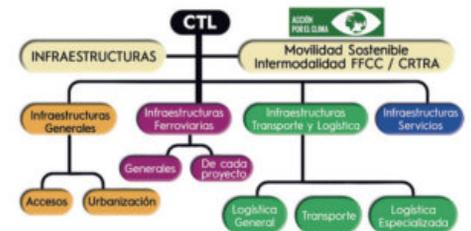
Adaptable a necesidades
Implantación Usuarios



L

LOCNECTION

Localización
+ Comunicaciones
+ Infraestructuras
+ Conexiones



O

OPTIMIZACIÓN PARCELARIA

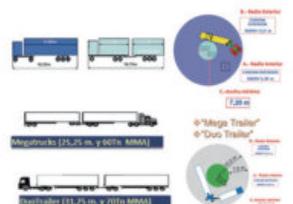
Viabilidad operativa de las alternativas de parcelas con distintas posibilidades constructivas para las implantaciones necesarias



Mega Hubs - CTL



Diseñadas para los Nuevos Vehículos



MERCADO LOGÍSTICO | VALENCIA

AVANZANDO EN TAMAÑO Y CALIDAD

EL CRECIMIENTO INDUSTRIAL Y PORTUARIO IMPULSAN LA ACTIVACIÓN DE NUEVAS BOLSAS DE SUELO PARA LA CREACIÓN DE PLATAFORMAS DE GRAN TAMAÑO EN EL CORAZÓN DEL ARCO MEDITERRÁNEO



INMOKING - TALUS

Buenas expectativas para el negocio inmologístico en los próximos meses en la provincia de Valencia tras un pasado ejercicio en el que la contratación tuvo una cierta contracción por el precio del dinero y la falta de disponibilidad de suelo para naves de gran formato con los últimos estándares de sostenibilidad.

Pese a este escenario, durante 2023, la contratación acumulada se situó en 351.310 metros cuadrados, según los datos de la consultora BNP Paribas Real Estate. El sector sigue manteniendo una fuerte apuesta por la modernización de espacios logísticos que se han ido absorbiendo por empresas de alto nivel, con-

solidando a Valencia como una de las plazas logísticas de referencia tras Madrid y Barcelona en el Arco Mediterráneo.

A esta cantidad de espacios contratados, promotores y fondos de inversión se disponen a añadir una bolsa de más de medio millón de metros cuadrados en los próximos meses, tanto en

RFL Cargo, primer inquilino del Parque Logístico de Albuixech, impulsado por Talus.

iniciativas en curso de nuevas plataformas de autopromoción, como en proyectos 'llave en mano'.

En la actualidad, se mantienen activos diferentes proyectos de construcción de almacenes en áreas como Albuixech, Cheste, Loriguilla, Sagunto, Bétera, Ribarroja y Picassent que suman 235.345 metros



ticas del puerto de Valencia, el parque inmologístico crecerá por encima de los 4,5 millones de metros cuadrados en 2024, según los datos de la consultora Savills. Con la consecución de esta huella logística, el sector habrá logrado duplicar en un plazo de 15 años la que había en la crisis económica de 2008 y que se mantuvo en esa cota durante una década. Hay que tener en

cuenta que no fue hasta el año 2019 cuando el sector empezó a crecer de forma progresiva, con sólidos crecimientos fruto del aumento del tráfico portuario y de la progresión del comercio electrónico y la distribución de última milla.

La demanda continúa posicionando una tendencia hacia los grandes formatos, naves de más de 10.000 metros cuadrados. Entre las últimas promociones activadas, la consultora Triangle REM destaca la promoción de GLP alquilada a Stadler en Sagunto, mientras en Manises, Scannell alquilaba otra plataforma a Dachser, operaciones gestionadas por TPF Consulting. En este sentido, la zona de Ribarroja, Quart de Poblet y Picassent en la zona sur se han convertido en motores del mercado inmologístico albergando promociones a riesgo de gran formato, aunque la mayor disponibilidad de obra ya levantada se centra en Albuixech, en la zona norte.

Según los analistas de Triangle REM, actualmente

el stock disponible, de 77.591 metros cuadrados, se concentra en el eje norte (45 por ciento), en el eje sur (25 por ciento) y en el eje central (22 por ciento).

A los que se unirán 560.158 metros cuadrados de naves logísticas que están actualmente en construcción a riesgo, 'llave en mano' y autopromoción. De estas, únicamente 81.416 metros cuadrados son pro-

mociones disponibles que se desarrollan a riesgo.

Desafío con la calidad

Uno de los grandes retos a los que se enfrenta el sector es la escasez de naves logísticas de calidad. Operadores consultados por Transporte XXI explican que "necesitamos una mayor oferta en el mercado con in-

TRÁFICO PORTUARIO Y COMERCIO ELECTRÓNICO IMPULSAN EL INMOLOGÍSTICO

SAGUNTO Y ALBUIXECH, NUEVAS ZONAS LOGÍSTICAS

560 mil

METROS CUADRADOS DE ESPACIOS EN CONSTRUCCIÓN

4,5

MILLONES DE METROS CUADRADOS COMPONEN EL NEGOCIO EN VALENCIA

dicionamiento de gran parte del parque inmologístico y, por otro, a "la incorporación de nuevo producto moderno y de gran formato para lograr una modernización de las instalaciones", explican los mismos medios.

La necesidad de las empresas de aumentar su capacidad de almacenaje, sumado al tirón del comercio electrónico, han dejado al sector inmologístico con una tasa de disponibilidad en mínimos, mientras la demanda sigue activa.

Los promotores explican que hay bastante suelo finalista por desarrollar, aunque existe ralentización a la hora de sacar más producto a la espera de ver cómo evoluciona la situación económica, porque "nadie quiere construir para tener una nave sin actividad", apuntan.

Este desequilibrio está provocando una grave falta de oferta, con una clara escasez de naves de grandes dimensiones para atender las necesidades de los operadores.



Nueva plataforma de Stadler en Sagunto, una promoción entregada por GLP.

Los sectores con mayor dinamismo en la proliferación de nuevos espacios inmologístico en la provincia de Valencia son la alimentación, bricolaje, automoción y químicos que requieren de tamaño y superficie.

cuadrados de suelo que se incorporan al mercado, junto a 116.000 metros cuadrados para proyectos 'llave en mano' en fase de comercialización, según los datos que manejan diferentes consultoras.

Con esta cantidad de suelo, junto a la reactivación de las parcelas de la Zona de Actividades Logís-

fraestructuras modernas que permitan a la vez afrontar la descarbonización de nuestras actividades, tanto de logística como de transporte".

El negocio deberá tener, por un lado, al recon-

OPINIÓN | NOVEDADES, TENDENCIAS Y PROBLEMAS DEL MERCADO INMOLOGÍSTICO

EVOLUCIÓN EN LA TRAMITACIÓN DEL RSCIEI

JOSÉ IGNACIO GÓMEZ ORTEGA

Head of Development Management
Prologis



La tramitación y entrada en vigor de un nuevo reglamento de incendios en nuestro sector va a ser un hito clave que va a tener un impacto inmediato en el mercado industrial y logístico y lo tendrá durante los años venideros. Recordemos que el reglamento vigente data de 2004.

Está claro, por tanto, que el reto para todos los actores del sector es grande. El objetivo es ambicioso y de suma importancia: poder disponer de un marco que mejore la seguridad de nuestros edificios y se adapte a las innovaciones y a la realidad del mercado logístico. Esto permitirá agilizar las tramitaciones con las administraciones, dotando a la principal normativa de incendios que afecta a los edificios industriales y logísticos de un marco en el que quepa la realidad del sector en 2024 y evitando en gran medida tener que tramitar en numerosos proyectos estudios prestacionales, al no estar el reglamento, adaptado a la realidad del mercado y a las medidas de prevención que están disponibles en la actualidad.

El último borrador del reglamento publicado si bien mejoraba enormemente la normativa vigente para las naves monoinquilino (incrementando recorridos de evacuación) y prevé la posibilidad de aumentar las superficies de los sectores teniendo en cuenta ciertos condicionantes, que eran caballos de batalla en muchos proyectos), dejaba fuera de juego a las naves modulares.

Tengamos en mente el presumible riesgo alto 8 que tendrán muchas de las naves logísticas conforme al procedimiento de cálculo de carga de fuego que se establece en el nuevo reglamento y que

también ha sido objeto de fuerte controversia.

Las naves modulares (naves multiinquilino) muy presentes en nuestro mercado actualmente y las futuras quedaban en una situación muy difícil, que hubiera podido suponer dejar fuera de ordenación un producto necesario para el buen funcionamiento de la cadena suministro y del mercado logístico.

Con estos antecedentes, y ante el escenario de un borrador de Reglamento de Seguridad Contra Incendios en tramitación (enviado por el Ministerio a la Comisión Europea) parece que se ha conseguido con el esfuerzo de APPUNLE, los asociados y el soporte su equipo técnico, consensuar con el Ministerio una evolución hacia una solución que compatibiliza mucho más las naves modulares que son parte esencial para el mercado logístico español.

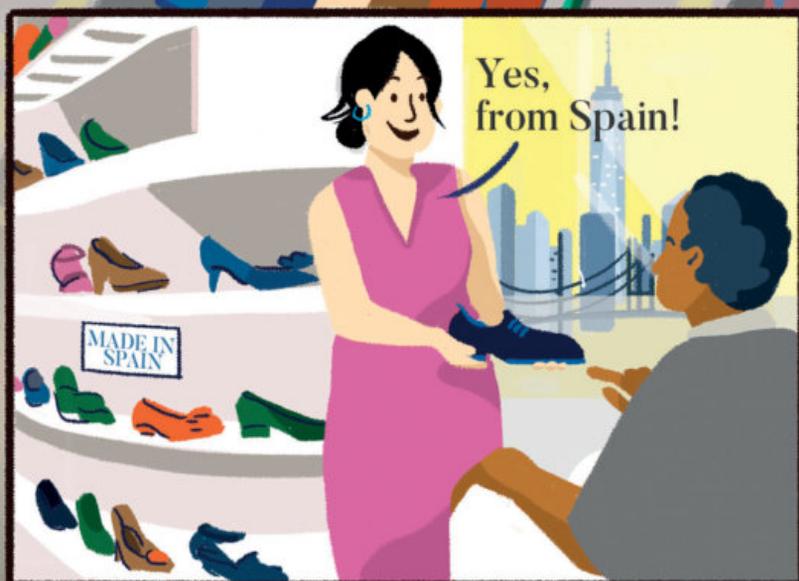
Hemos podido vivir de primera mano el efectivo trabajo de la asociación y el claro espíritu de colaboración por parte del Ministerio con la intención de llegar a un texto normativo que mejore el actual y recoja todas las realidades del sector.

Esperamos con interés el resultado final del documento que seguro mejora el actual y se adapta a la realidad del sector, de las tecnologías y conocimiento de los sistemas constructivos y contra incendios actuales y mejora las prestaciones y la seguridad de los establecimientos industriales futuros.

Quiero aprovechar para animar desde aquí a todos los promotores, propietarios y usuarios que aún no están en APPUNLE a formar parte de la Asociación. Labores como esta dan todo el sentido de ser a esta Asociación.

ES NECESARIO DOTAR A LA PRINCIPAL NORMATIVA DE INCENDIOS QUE AFECTA A LOS EDIFICIOS INDUSTRIALES Y LOGÍSTICOS DE UN MARCO EN EL QUE QUEPA LA REALIDAD DEL SECTOR

En lo grande
y en lo pequeño



CONECTAMOS
valenciaport

MERCADO LOGÍSTICO | ARAGÓN

ARAGÓN, TERRITORIO LOGÍSTICO

EL DESARROLLO DE SERVICIOS Y CONEXIONES POR TREN Y UNA MAYOR OFERTA DE SUELO, PRINCIPALES APUESTAS LOGÍSTICAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

Aragón hace ya tiempo que está en el mapa logístico europeo. Un hito logrado gracias al impulso de las plataformas de Zaragoza (Plaza), Huesca (Plhus) y Teruel (Platea), gestionadas bajo el paraguas de Aragón Plataforma Logística (APL), sociedad pública del Gobierno autonómico. En estas tres instalaciones, que suman cerca de 18 millones de metros cuadrados, se ubican actualmente casi 600 empresas. Entre ellas, multinacionales de la talla de Inditex, Microsoft o Amazon, así como algunos de los principales operadores del sector, como Grupo Sesé, Marcotran o Carreras Grupo Logístico.

La apuesta por la logística, una actividad que genera 26.000 empleos, factura 900 millones de euros al año y representa el 6 por ciento del PIB, es una constante. La comunidad autónoma ha sabido sacar jugo a su estratégica ubicación, a caballo entre los corredores Atlántico y Mediterráneo -Zaragoza se encuentra a 300 kiló-

PLAZA GANARÁ 2,4 MILLONES DE METROS CUADRADOS

metros de Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia o Toulouse, entre otras ciudades-, y explotar su conectividad por tierra, aire y mar; esta última a través de las terminales ferroviarias del Adif y la Terminal Marítima de Zaragoza, que unen Aragón con los principales puertos españoles.

De hecho, Zaragoza ya es el cuarto mercado logístico en cuanto a niveles

Plaza, en plena fase de ampliación, principal motor del mercado inmo­logístico de Zaragoza.



de demanda, solo por detrás de la Zona Centro, Cataluña y Valencia. En 2023 se cerraron más de 140.000 metros cuadrados de alquiler, algo menor a la cifra récord alcanzada un año antes, pero un 34 por ciento por encima

contratación por encima, incluso, de Barcelona, gracias a un proyecto 'llave en mano' de cerca de 100.000 metros cuadrados, reflejando una cifra récord para un trimestre, añaden desde la consultora.



Vista aérea de la plataforma logística de Huesca (Plhus).

de la media de los últimos cinco años, lo que refleja el "buen ritmo de este mercado", según señala CBRE. Además, el año ha arrancado con buen pie. En el primer trimestre, Zaragoza ha sido el mercado con mayor volumen de

El gran motor logístico de Aragón sigue siendo Plaza, la Plataforma Logística de Zaragoza, en plena fase de ampliación, que podría ser una realidad en 2026. Está previsto el desarrollo total de 2,4 millones de metros cuadra-



dos. Los trámites de la ampliación de Plaza arrancaron en febrero de 2022 con la firma del convenio entre el Gobierno de Aragón, la empresa pública APL, que preside el consejero de Fomento, Vivienda, Movilidad y Logística del Ejecutivo autonómico, Octavio López Rodríguez, y Cipsa Norte, empresa promotora del proyecto junto al Gobierno de Aragón; un ejemplo de colaboración público-privada.

El proyecto, denominado 'Plaza 4.0', se encuentra actualmente en fase de tramitación del Plan de Interés General de Aragón (PIGA) para su posterior aprobación definitiva. La superficie actual de la Plataforma Logística de Zaragoza supera las 1.310 hectáreas, por lo que con esta nueva ampliación alcanzará las 1.550 hectáreas.

La ampliación nace con el objetivo de atender la creciente demanda de empresas que están interesadas en desembarcar en Aragón, para lo que el Ejecutivo autonómico sigue buscando más suelo en el territorio.

El propio presidente de UNO, Francisco Aranda, reclamó recientemente al Gobierno de Aragón, en el marco de

una jornada sobre 'Retos de la Logística y el transporte en el nuevo paradigma del comercio mundial', que acelere la prevista ampliación de la plataforma logística de Zaragoza (Plaza), que se encuentra ya al 95 por ciento de ocupación. "Es imprescindible dotarla de

una mayor superficie para que siga siendo motor dinamizador del territorio y polo de atracción de inversiones y empresas", afirmó Aranda.

El presidente de la patronal logística reconoció y aplaudió "el ambicioso proyecto" de ampliación del recinto, pero aprovechó también para apremiar al Gobierno regional a "agilizar su puesta en marcha para captar las inversiones internacionales que busquen suelo logístico disponible de manera inmediata".

Apuesta multimodal

Junto al impulso de las plataformas logísticas de Zaragoza, Teruel y Huesca, el desarrollo de la multimodalidad es otra de las grandes apuestas del Gobierno de Aragón. La consejería de Fomento, Vivienda, Movilidad y Logística, bajo los mandos de Octavio López,

900
MILLONES DE EUROS
AL AÑO GENERA
LA LOGÍSTICA
EN ARAGÓN

está impulsando la mejora de servicios y la interconexión en el ámbito ferroviario. En este sentido, Teruel cuenta desde este año con una plataforma ferroviaria ampliada. La longitud de la vía ha pasado de 450 a 750 metros, dentro de las instalaciones de la Plataforma Logística Industrial, Platea. Mientras, siguen los trabajos para poner en marcha la autopista ferroviaria entre Zaragoza y Algeciras, primer puerto español en tráfico de mercancías, que conectará Europa con África.

Al mismo tiempo, el Ejecutivo de Jorge Azcón plantea un desarrollo integral de la Comunidad vertebrado entorno al impulso logístico de la capital. Por un lado, se aprovechará la atracción del área metropolitana de Zaragoza, diseñando en torno a este varios círculos concéntricos o coronas de expansión logística. Por otro, la nueva estrategia buscará aprovechar las zonas de influencia de las principales vías de comunicación que cruzan Aragón, como la A2, la A23, la A68 y, en un futuro, la que desembocará en Levante desde el Bajo Aragón, para el impulso de nuevas infraestructuras logísticas de acuerdo con los municipios implicados, lo que, unido a la segunda ampliación de Plaza, aumentará la superficie logística disponible.

**ZARAGOZA YA
ES EL CUARTO
MERCADO
LOGÍSTICO
NACIONAL**

**PLAZA, PLATEA
Y PLHUS
SUMAN
18 MILLONES
DE METROS
CUADRADOS**

APL

MERCADO LOGÍSTICO | ANDALUCÍA

ANDALUCÍA, PULMÓN LOGÍSTICO DEL SUR DE ESPAÑA

EL PUERTO SECO DE ANTEQUERA Y LA ZONA LOGÍSTICA DE HUELVA, NUEVOS ESPACIOS PARA IMPULSAR LA ATRACCIÓN DE OPERADORES QUE DEMANDAN PLATAFORMAS SOSTENIBLES Y DE GRAN FORMATO

Tras casi veinte años de trámites y obras, el área logística del Puerto Seco de Antequera es por fin una realidad. Con la inauguración el pasado mes de abril por el presidente de la Junta de Andalucía, Juanma Moreno, Antequera ya está preparada para convertirse en el gran polo logístico de la región española, un puente intermodal entre los puertos andaluces y el centro de España y resto de Europa. La inversión de este proyecto asciende a los 50 millones de euros, gracias a la colaboración público-privada, y se ha hecho realidad de la mano del Puerto Seco de Antequera y de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

La urbanización de los terrenos, bajo el impulso de IDEC Group Iberica, filial de Groupe IDEC International, abre las puertas a la llegada e instalación de empresas y a la conversión de este complejo en el más importante nodo logístico del sur de Europa, explican desde la Junta de Andalucía. Estas obras ponen en servicio las primeras 100 hectáreas de un gran complejo a partir del que se va a desencadenar todo el potencial de crecimiento del área logística.

Junto a la puesta en marcha de la primera fase, el objetivo de la Junta de

Andalucía es dotar al parque de las mejores infraestructuras y hacerlo progresar en su conexión con los corredores ferroviarios de la red transeuropea, con la red viaria y con los grandes puertos andaluces. En este sentido, ya se está trabajando en la redacción del proyecto de la zona intermodal que permitirá la conexión del parque a la red ferroviaria y la construcción de la plataforma de la terminal intermodal de carga y descarga que conlleva una inversión de 20 millones de euros.

La urbanización de la primera fase de Antequera se completó a finales de diciembre de 2023 y cubre una superficie neta de 37 hectáreas. Y ya está en marcha un primer programa de promoción que ofrece en venta o alquiler una plataforma logística de 42.000 metros cuadrados, que puede dividirse en dos zonas diferenciadas, según han explicado desde Groupe IDEC.

La finalización de esta primera fase de desarrollo, que supone 37 hectáreas de las 160 previstas para el futuro, abre el camino a la comercialización del proyecto Dry Logistic 40, una plataforma logística de 42.000 metros cuadrados dividida en dos zonas de 21.000 metros.

Este proyecto, que cuen-

ta con los más altos estándares medioambientales, de calidad y seguridad, aspira a la certificación BREAAAM Nivel Excelente, y contará con una carga útil de 5 toneladas/metro cuadrado, una altura libre de 12 metros, tres niveles de espacios terciarios, una estructura de hormigón, 44 muelles de carga, un sistema viario reforzado y un sistema contraincendios conforme a las normas NFPA, así como varias parcelas para centros interservicios, indican los mismos interlocutores.

En este sentido, uno de los objetivos de Groupe IDEC International es que Antequera sea un parque pionero en la utilización de las energías. Para ello, se ha planteado un enfoque energético bajo en carbono mediante la implantación de un mix de energías variado y complementario, con la puesta en común de la energía producida localmente entre los diferentes usuarios del parque. El objetivo es que la energía sobrante sirva para la producción de hidrógeno verde.

Red logística

Antequera es uno de los futuros pulmones de la red logística andaluza, dentro de un plan global para la región que canalizará una inversión autonómica de 185 millones de euros hasta 2030, que se suman a los más de 60 millones ya comprometidos en las obras de urbanización del

LA PRIMERA FASE DE ANTEQUERA YA ES UNA REALIDAD

€
245

MILLONES DE EUROS
SE DESTINARÁN A LA
RED LOGÍSTICA DE
ANDALUCÍA



AYUNTAMIENTO DE ANTEQUERA

Puerto Seco de Antequera y la segunda fase de la zona intermodal del Sector San Roque del Área Logística Bahía de Algeciras.

Este paquete inversor de 245 millones de euros es uno de los planes de fomento de empleo para Andalucía, ya que la Junta pretende generar 19.000 empleos con su apuesta por la logística.

El objetivo de la Junta de Andalucía es poner en marcha 500 hectáreas más destinadas a áreas logísticas en los próximos años. Para obtener estos espacios, aparte de Antequera y Algeciras, el gobierno andaluz quiere impulsar la Base Logística del Ejército de Tierra y el área logística de El Higuerón, en Córdoba; las áreas logísticas de Granada y Motril; el área logística de Níjar (Almería), el nodo logístico Puerta de Andalucía, con Linares, Martos, Andújar y Bailén; y el área logística de Majarabique, en Sevilla, junto al proyecto Lógica, la nueva área logística para la Bahía de Cádiz.

ZAL del Puerto de Huelva

Junto a estas apuestas destaca el impulso a la logística que está realizando la Autoridad Portuaria de Huelva con la puesta en



marcha de la primera fase de su ZAL.

La Zona de Actividades Logísticas de Huelva ocupará una superficie de 149.950 metros cuadrados,

Inauguración de la primera fase del puerto seco de Antequera.

con un área de edificabilidad de 63.200 metros cuadrados.

El objetivo trazado es el desarrollo completo de la actuación en cuatro años y

medio, que estará articulado en tres ciclos de comercialización del alquiler de las parcelas. Para ello, se va a formalizar una sociedad conjunta, de capital público-privado, formada por Inversiones Onuba (35 por ciento), Alvores Developments (35 por ciento) y el Puerto de Huelva (30 por ciento) que se encargará de la puesta en marcha de la ZAL y su comercialización, bajo una concesión de 35 años.

La sociedad incentivará la promoción 'llave en mano' con arrendamientos de larga duración. La ZAL quiere atraer a operadores relacionados con el sector logístico-industrial, logística generalista y distribución urbana, comercio minorista y servicios de hostelería, oficinas y otros usos.

La actuación está orientada a operadores de tamaño medio, con la puesta en servicio de 10 parcelas logísticas de entre 7.900 y 13.000 metros cuadrados de superficie, dos parcelas

de uso comercial de 9.350 y 20.000 metros cuadrados y una parcela de uso industrial de 12.500 metros cuadrados.

La inversión prevista alcanza los 27,4 millones de euros, con un arranque de las obras previsto para el primer trimestre de 2025.

LA ZAL DE HUELVA ARRANCA CON 27,4 MILLONES DE INVERSIÓN

La primera fase estará concluida en el plazo de un año, con una inversión de 13 millones de euros, que completará la puesta en marcha de las dos primeras parcelas de uso logístico y las dos parcelas de uso comercial.

La última fase concluirá en el segundo trimestre de 2028. La entidad ortuaria destinará 4 millones para la actuación.

Puerto de Huelva

PLATAFORMA INTERMODAL
Connecting Europe Facility

Cofinanciado por la Unión Europea

ZAL ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS

Puerto Seco Majorabique (Sevilla)

Conectividad Ferroviaria

PUERTO INTERMODAL AL SERVICIO DE LAS CADENAS LOGÍSTICAS GLOBALES

MERCADO LOGÍSTICO | ILLESCAS (TOLEDO)

PUNTA DE LANZA

ILLESCAS SE HA CONVERTIDO EN LA UBICACIÓN LÍDER EN SUPERFICIE DE INSTALACIONES LOGÍSTICAS DE NUEVA CONSTRUCCIÓN EN LA ZONA CENTRO PENINSULAR, CON 280.000 METROS CUADRADOS MÁS EN 2023

Illescas (Toledo) mantiene su posición de privilegio en la construcción de nuevas instalaciones logísticas en el entorno de Madrid y su área de influencia en los últimos años.

Al cierre de 2023, la zona centro peninsular registró la entrega de más de 850.000 metros cuadrados de nuevas naves logísticas, lo que supuso un incremento del 26 por ciento, de los que 280.000 metros cuadrados correspondieron a la localidad toledana, según datos de CBRE. En total, la localidad cuenta con más de 3,5 millones de metros cuadrados de suelo logístico comercializado, en el que se supera ampliamente el millón y medio de metros cuadrados de naves construidas.

El principal valor diferencial con el que cuenta Illescas en el ámbito logístico es su situación geoestratégica, ubicada en la provincia de Toledo, frontera con el sur de Madrid y en un

ILLESCAS CRECE POR SU CAPACIDAD PARA ATRAER PROYECTOS DE NUEVAS NAVES DE GRAN TAMAÑO

área de una elevada conectividad por carretera. Al mismo tiempo está en marcha el proyecto de la futura terminal ferroviaria de mercancías Plataforma Central Iberum (PCI), que representará una inversión de más de 15 millones de euros. La futura terminal dispondrá de dos vías de carga y descarga de 735 metros, una vía de recepción de 800 metros y aparcamiento para vehículos pesados.

En segundo lugar, otra de las claves del auge de Illescas en logística es su capacidad para conseguir atraer proyectos de naves de gran tamaño, las denominadas XXL, en el negocio inmologístico. Esto es un factor determinante en el caso de las instalaciones logísticas vinculadas al negocio del comercio electrónico, que representan en torno al 45 por ciento del total

de superficie logística contratada en el municipio.

A su vez, las rentas son otro de los grandes atractivos de Illescas, puesto que según fuentes del sector se sitúan en un 20 por ciento por debajo de otras ubicaciones más próximas a Madrid. En este sentido, los precios de compra de suelo logístico en Illescas estuvieron claramente por debajo de la media hasta el año 2018, cuando el polo logístico empezó a tomar cuerpo con fuerza.

Polo logístico

En el origen de este pujante nodo logístico se encuentra el proyecto Plataforma Central Iberum (PCI), impulsado por Urban Castilla La Mancha, que celebró el pasado año su décimo aniversario. PCI es un área logística e industrial de más de 3,5 millones de metros cuadrados, que cuenta actualmente con 1,82 millones de metros cuadrados de parcelas comercializadas, en las que se han construido un millón de metros

cuadrados de naves logísticas, en su mayoría por encima de los 40.000 metros cuadrados de superficie de almacenaje cada una.

A esto se suman otros 576.000 metros cuadrados de naves en ejecución sobre una superficie total de parcela de cerca de un millón de metros cuadrados. Entre los proyectos en fase de ejecución se encuentran los de Montepino, Mountpark, GLP, Patrizia, Dehlin Capital y AQ Accentor. Todas ellas son naves XXL, que se mueven entre los 25.000 y los 98.000 metros cuadrados de superficie de almacenaje. Además, PCI dispone de una bolsa de suelo de cerca de 800.000 metros cuadrados para futuros proyectos, que darían lugar a la construcción de otro medio millón de metros cuadrados de naves logísticas.

En el nodo logístico de Illescas están ya operativas instalaciones de operadores logísticos como FM Logistic, Grupo Carreras, XPO, DHL, TXT, CEVA,

Plataforma Central Iberum (PCI) es un área de 3,5 millones de m² en Illescas.



CBL, Suardiaz o Groupe CAT, que puso en marcha el pasado año el nuevo centro de distribución de Continental. Esta instalación cuenta con 28.251 metros cuadrados y corresponden a un proyecto 'llave en mano' ejecutado por P3 Logistics Parks.

MONTEPINO, GLP, MOUNTPARK Y DEHLIN IMPULSAN NUEVOS PROYECTOS

También se encuentran instaladas en Illescas empresas de paquetería como Seur o Correos Express, multinacionales del comercio electrónico como Amazon y centros logísticos de fabricantes como Michelin y Airbus, así como cadenas de distribución como DIA.

Precisamente, otra gran cadena de distribución como Alcampo tiene previsto poner en marcha una macroplataforma



P3 LOGISTIC

en Illescas, que actualmente construye GLP bajo la fórmula de 'llave en mano'. Esta gran plataforma logística contará con 98.500 metros cuadrados de superficie construida y 12,2

metros de altura sobre una parcela de 183.000 metros cuadrados.

La instalación, que dará servicio a más de 200 puntos de venta y estará operativa en breve, dispondrá de zonas específicas para temperatura controlada. En concreto, 65.700 metros cuadrados serán para temperatura ambiente y 25.000 para refrigerado en distintas tem-

Nave de P3 que gestiona Groupe CAT para Continental.

de euros. Por el momento, Montepino ha construido ya dos naves de 140.000 y 78.000 metros cuadrados en el marco de este proyecto y está desarrollando las obras de una tercera nave de 58.000 metros cuadrados, que estará lista a lo largo del presente año.

LAS RENTAS SE SITUAN EN TORNO A UN 20% POR DEBAJO DE LAS DE MADRID

También en el entorno de Illescas se está gestando un nuevo gran proyecto de suelo logístico, ubicado en el municipio también toledano de Numancia de la Sagra. El proyecto contará con tres millones de metros cuadrados de suelo industrial y logístico, en el que se están tramitando una docena de proyectos por valor de 4.500 millones de euros de inversión privada, según ha avanzado el Gobierno regional.

En la práctica, el espectacular desarrollo en el ámbito logístico de Illescas, sumado al nuevo megaproyecto de la vecina localidad de Numancia de la Sagra, van a configurar un nuevo polo logístico en la comarca toledana de La Sagra. Junto al Corredor del Henares y el entorno de la autovía de Andalucía (Getafe, Pinto, Valdemoro, Seseña...), se constituye el gran triángulo logístico de la zona centro peninsular.



3 mill.

DE M2 DE SUELO LOGÍSTICO MÁS SE SUMARÁN EN LA ZONA DE LA SAGRA

peraturas. La nueva plataforma de Alcampo tendrá capacidad para 54.000 huecos palé, dispondrá de 228 muelles de carga y descarga de mercancías, 120 plazas de aparcamiento para camiones y cinco salas de descanso para transportistas.

Megaproyecto

Por su parte, otro gran proyecto que se pondrá en marcha en el polígono de Los Pradillos en Illescas es el de Montepino. La socimi dispone de una parcela de 680.000 metros cuadrados, que contará con una superficie bruta alquilable de 424.000 metros cuadrados, divididos en nueve naves, y en la que tiene previsto invertir 327 millones



Lidl ha puesto en marcha una plataforma logística de más de 50.000 metros cuadrados sobre una parcela de 113.000 en el polígono de Ircio de Miranda de Ebro (Burgos).

MERCADO LOGÍSTICO | MIRANDA DE EBRO (BURGOS)

REFERENCIA EN EL NORTE

MIRANDA DE EBRO SUPERA LOS 740.000 METROS CUADRADOS DE HUELLA LOGÍSTICA Y YA REBASA EL MEDIO CENTENAR DE EMPRESAS VINCULADAS AL SECTOR INSTALADAS EN SUS DISTINTOS POLÍGONOS

Miranda de Ebro (Burgos) sigue adelante en su hoja de ruta para convertirse en uno de los principales polos logísticos del mercado español. Hasta 52 empresas vinculadas al sector de la logística han puesto en marcha instalaciones en la ciudad del noreste de Burgos desde el año 2016.

Al cierre de esta edición, la huella logística de Miranda superaba los 740.000 metros cuadrados, con más de 260.000 metros cuadrados de instalaciones logísticas construidas (ver cuadro) en los distintos polígonos, a lo que se suma el vivero de empresas de la localidad, según datos de Miranda Empresas, la oficina municipal de desarrollo y captación de inversiones.

Miranda ha conseguido atraer la atención de múltiples inversiones logísticas gracias, entre otros motivos, a su localización estratégica, ubicada en un nudo de comunicaciones de primer nivel para el ámbito del transporte y la logística, tanto en el plano doméstico como en el internacional. Desde Miranda Empresas destacan que es la única zona del centro-norte de España con una población

de cerca de 3,5 millones en su área de influencia.

Otro de los atractivos de Miranda como polo logístico tiene que ver con la presencia desde finales de 2018 de Terminal de Contenedores de Miranda (TCM). Esta plataforma intermodal permite la conexión ferroviaria con los puertos y terminales europeas, generando un valor añadido a la oferta logística de la ciudad. TCM cuenta con 80.000 metros cuadrados de superficie en el polígono de Rottneros, mientras que su impulsora, la compañía JSV Logistic dispone también de unas instalaciones aledañas de 95.640 metros cuadrados de parcela donde se asienta una nave de 5.000 metros cuadrados.

Una de las principales novedades de los últimos meses ha sido la puesta en marcha de la plataforma logística de Aldi, que se ha asentado sobre una parcela de 113.315 metros cuadrados en el polígono de Ircio, donde ha construido una instalación de 56.000 metros cuadrados. La instalación tiene capacidad de almacenamiento para 24.000 palés y una capacidad de

expedición de hasta 600.000 palés al año.

La plataforma, que cuenta con 85 muelles de carga y tiene reserva para nueve muelles más, genera un movimiento diario de 90 camiones de entrada y salida. Además, dispone de seis puntos de recarga para vehículos eléctricos y cuenta con más de 12.500 metros cuadrados de cámaras frigoríficas, con capacidad para más de 5.000 palés.

El nuevo centro logístico de Aldi, el primero de Castilla y León y el séptimo en España, ha supuesto una

inversión de 50 millones de euros. Las instalaciones han empezado a prestar servicio a los supermercados de la enseña repartidos por las distintas provincias de la región, así como en Galicia, País Vasco, Aragón, Asturias, Cantabria, La Rioja y Navarra.

Próximos proyectos

Por su parte, el principal proyecto en fase de ejecución es el denominado 'Panattoni Park Miranda de Ebro'. El promotor inmobiliario especializado en el negocio logístico-industrial

52

EMPRESAS VINCULADAS A LA LOGÍSTICA SE HAN ASENTADO EN MIRANDA DE EBRO DESDE 2016



El principal proyecto logístico en fase de ejecución es el denominado 'Panattoni Park Miranda de Ebro'.



edificará sobre una parcela de 284.780 metros cuadrados dos edificios logísticos, uno de ellos con una superficie bruta alquilable (SBA) de 62.000 metros cuadrados, 1.700 de ellos para oficinas, que se empezó a construir en octubre del pasado año con previsión de entrega en 2024. Mientras, el segundo edificio cuenta con 70.900 metros cuadrados de SBA, de los que 3.530 son para oficinas.

Cada uno de los dos edificios proyectados por Panattoni permitirán albergar de uno a cuatro inquilinos, con la posibilidad de agruparse para llegar a acoger un solo cliente en una nave de cerca de 135.000 metros cuadrados. Las instalaciones contarán con una altura libre de almacenamiento vertical de 11,13 metros, 156 muelles de carga y descarga, 72 ubicados en el primer edificio y 84 en el

segundo, así como 35 metros de playa de maniobra para camiones y 1.292 plazas de aparcamiento.

Por su parte, otro de los proyectos más significativos en desarrollo en Miranda es el nuevo centro logístico de Grupo Andrés, compañía especializada en la distribución de neumáticos en la península ibérica. La firma con sede central en Salamanca se ha hecho con una parcela de 18.457 metros cuadrados en el polígono de Ircio, en la que proyecta construir una nave logística de 8.000 metros cuadrados en una primera fase, ampliables hasta los 15.000 metros cuadrados.

El grupo asienta buena parte de su crecimiento en su gran capacidad de almacenaje. Actualmente, la compañía cuenta con una capacidad de stock de 1,15 millones de neumáticos, con su almacén central de

EL POLO DESTACA POR SU CARÁCTER INTERMODAL

Salamanca como principal estandarte. Además, la firma dispone de instalaciones logísticas propias en Madrid, Barcelona, Sevilla y Álava, que facilitan las entregas en el mismo día en prácticamente toda España y en menos de 24 horas en el resto, a las que sumará la futura plataforma de Miranda de Ebro.



MIRANDA APROVECHA SU POSICIÓN GEOESTRATÉGICA

Miranda de Ebro ha conseguido atraer a numerosos operadores logísticos, compañías de paquetería, operadores intermodales, empresas cargadoras y distribuidores, que han ido impulsando naves en tiempo récord.

COMPAÑÍA	PARCELA	NAVE	SUELO INDUST.	TIPOLOGÍA	ESTADO
Seur	44.660	15.000	Ircio	Nueva	Activa
CTC	1.252	1.000	Ircio	Nueva	Activa
Seur TIR Aduana	En compañía		Ircio	Nueva	Activa
Multiservicios Lucano	6.000	2.700	Ircio	Nueva	Parcela adquirida
Plataforma logística de Aldi	113.315	56.000	Ircio	Nueva	Activa
Transportes Van Overveld	10.336	4.500	Ircio	Nueva	En construcción
Panattoni	284.780	135.000	Ircio	Nueva	En construcción
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
Transportes Mildred	552	462	Bayas	Nueva	Activa
Sealog	3.257	750	Bayas	Nueva	Activa
Vidabi Europa	1.852	1.459	Bayas	Nueva	Activa
Echegufi	44	44	Vivero	Nueva	Activa
Logística Deóbriga	35	35	Vivero	Nueva	Activa
Darius Trans	15	15	Vivero	Nueva	Activa
Logística Echegar	234	234	Vivero	Nueva	Activa
Vikont			Vivero	Nueva	Activa
Logística Marboré	155	155	Vivero	Nueva	Activa
Logística Alex Express	15	15	Vivero	Nueva	Activa
Transportes Bogdan-Cristina			Vivero	Nueva	Activa
Exolum	1.000	0	Las Matillas	Nueva	Activa
MT&LS Transportes Internacionales	350	350	Las Matillas	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
Propenor	1.036	300	Las Californias	Nueva	Activa
Castravet Rodica	1.314	400	Las Californias	Nueva	Activa
Nico Trucks	807	580	La Narra	Nueva	Activa
Frigopack Speed	2.157	1.373	La Narra	Nueva	Activa
Desarrollo Empresarial Babibox	1.129	527	La Narra	Nueva	Activa
JSV Logistic	95.640	5.000	Rottneros	Nueva	Activa
Terminal Contenedores Miranda (TCM)	80.000	0	Rottneros	Nueva	Activa
Synergy (Hutchison Ports)	En compañía		Rottneros	Nueva	Activa
Transleyca	En compañía		Otros suelos	Nueva	Activa
Loalco	En compañía		Otros suelos	Nueva	Activa
Ontime	En compañía		Otros suelos	Nueva	Activa
JC González Lois (Europasur)	En compañía		Otros suelos	Nueva	Activa
Transportes Gaspar Malumbres	575	575	Bayas	Ampliación	Activa
Transportes Guría	2.325	1.561	Bayas	Ampliación	Activa
Logística Ozán	En compañía		Rottneros	Ampliación	Activa
Naviera Tamarán	En compañía		Rottneros	Ampliación	Activa
European Forwarding	En compañía		Rottneros	Ampliación	Activa
Grupo Andrés	18.457	8.000	Ircio	Nueva	Parcela adquirida
Distribución Soledad	13.000	6.500	Las Californias	Nueva	Activa
Geimex	3.000	2.500	Las Californias	Nueva	Activa
HT Group	807	580	Las Narras	Nueva	Activa
Grúas y Talleres Dur-Alltrucks	4.500	1.200	Bayas	Nueva	Activa
TOTAL	743.717	260.154			

Datos en metros cuadrados, a fecha de mayo de 2024. Fuente: Miranda Empresas

MERCADO LOGÍSTICO | PAÍS VASCO

PROTAGONISMO DE LAS GRANDES OPERACIONES

EL DINAMISMO EN LA CONTRATACIÓN EN EL MERCADO INMOLOGÍSTICO VASCO CONTINUARÁ DURANTE EL PRESENTE EJERCICIO, TRAS REGISTRAR EN 2023 UNA SUBIDA DEL 46% EN EL VOLUMEN DE INVERSIÓN, SEGÚN EL INFORME DE CBRE

El mercado inmologístico vasco continuó durante el pasado ejercicio con una fuerte actividad comercial. Así, CBRE revela una contratación récord en la que destacaron las operaciones protagonizadas por Dachser, que se hizo con las instalaciones que la extinta cooperativa Urssa tenía en Vito-

otros 39.000 metros cuadrados. En el caso de Guipúzcoa, CBRE resalta la “escasa disponibilidad del suelo inmologístico, inferior al 3 por ciento, que hace que la contratación se limite a autopromociones, y que mucha de la demanda existente quede insatisfecha”.

Plataforma logística de Barquín y Otxoa en Llodio (Alava).



ria, y por la adquisición por parte del transportista Barquín y Otxoa de la plataforma logística que gestionaba Lidl en el municipio de Llodio.

Junto a las operaciones alavesas, que suman una superficie conjunta de 82.000 metros cuadrados, la consultora inmologística participó en más de una decena de contrataciones en Vizcaya, que acumularon

Entre las operaciones de mayor envergadura en el territorio guipuzcoano durante 2023, sobresale la adquisición por parte Angelo Gordon Net Lease Real Estate de dos plataformas logísticas del Grupo Uvesco en Irún, que cuentan con una superficie conjunta de 39.500 metros cuadrados (además de otras dos instalaciones en Cantabria, localizadas en los municipios de Los

Corrales de Buelna y en Sámano). CBRE cuantificó el desarrollo inmologístico en 2023 en una inversión de 98 millones de euros, tanto en suelo finalista como en las naves terminadas. Un volumen que representa un incremento del 46 por ciento respecto al ejercicio anterior, y que refleja el interés de los inversores en un año donde la situación macroeconómica y de mercado ha impactado en el volumen de inversión en el mercado nacional.

ESTÁN MUY AVANZADOS 50.000 M2 DE PROYECTOS PARA EL ACTUAL SEMESTRE

Sus previsiones para 2024 proyectan mantener la tónica del pasado ejercicio, a pesar de que en el primer trimestre se ha reflejado una paralización importante en las operaciones de *leasing* como consecuencia de retrasos en el cierre de proyectos en curso y la ralentización de algunas iniciativas industriales, tales como la ampliación de Mercedes-Benz, así como otras vinculadas con la descarbonización y los fondos europeos de Next Generation.

Sin embargo, CBRE recuerda que “actualmente están en fase muy avanzada proyectos que supondrán 50.000 metros cuadrados de contratación durante el segundo trimestre”. En el caso del mercado de inversión, “seguimos identificando un fuerte interés de inversores por poder entrar en el negocio de las operaciones *Sale and Lease-back* en el País Vasco”.

A su juicio, esta gestión de compraventa y alquiler al vendedor suponen una gran oportunidad para los actuales propietarios, ya que les

permite liberar recursos de capital para destinarlos a otros objetivos como el crecimiento inorgánico, la reducción de deuda o reparto de dividendos, entre otros.

Además, la consultora contempla que durante este año entrarán en el mercado 44.000 metros cuadrados de nuevas superficies industriales y logísticas, solo las contabilizadas en el territorio vizcaíno.

MERCADO LOGÍSTICO | SOSTENIBILIDAD

DINAMISMO VERDE

EL AVANCE DEL SECTOR PARA ALCANZAR LAS CERO EMISIONES SE REFLEJA EN EL AUMENTO DE LA ACTIVIDAD DE LAS ENTIDADES DE CERTIFICACIÓN SOSTENIBLE DURANTE EL PASADO AÑO



El sector inmologístico continúa en su propósito de mejora en la huella de carbono, a través de unos inmuebles que reducen los consumos energéticos, de agua, de gastos de funcionamiento y mantenimiento o el empleo de materiales y recursos naturales, entre otros aspectos. Este avance se constata en el incremento de la actividad de las entidades referentes de certificación sostenible como son Spain Green Building Council y la Fundación Instituto Tecnológico de Galicia, y que otorgan respectivamente los sellos LEED y BREEAM.

“Desde hace un par de años el sector inmologístico es uno de los que más crecen en el mercado inmobiliario español. No solo en la rehabilitación de las estructuras existentes, sino en la inversión para construir proyectos logísticos de obra nueva”, destacan desde la entidad certificadora de BREEAM.

Así, resaltan que los proyectos inmologísticos suponen el 18 por ciento del total de edificios evaluados por BREEAM en España y solo en 2023 se registraron 235 de esta tipología. Además, contando con las renovaciones del certificado BREEAM ES

en uso y los certificados para edificios de obra nueva con BREEAM nueva construcción, se contabilizó un total de 278 registros para inmuebles inmologísticos.

El único proyecto que obtuvo la máxima puntuación del certificado, BREEAM Excepcional, en 2023, fue el Delin Logistics Park en Illescas (Toledo). Una calificación que solo se concede a aquellos que superando ampliamente las actuales exigencias normativas.

Otros proyectos destacables que obtuvieron un certificado BREEAM Excelente fueron el Panattoni Park de Illescas; el VGP Park de San Fernando de Henares; la plataforma logística de Lidl en Escuzar (Granada); el Inurban Centro Logístico de Albuixech (Valencia); el Green Logistic Park de Illescas; la plataforma logística Drakarís en Granollers; o el complejo G-Park de Constantí (Tarragona).

En este ámbito, GLP ha obtenido sus primeras certificaciones BREEAM Excellent, consolidadas como estándar para todos los desarrollos a partir del pasado ejercicio.

Asimismo, la compañía Prologis, que impulsa el programa Prologis Net Zero 2040

Delin Logistics Park en Illescas (Toledo) obtuvo BREEAM Excepcional.

para acelerar la descarbonización de sus activos logísticos, prevé certificar 10 edificios con el sello BREEAM durante este año en España.

Por su parte, en los certificados LEED en España, el inmologístico, con el 13,5 por ciento de las homologaciones, es el segundo subsector, después del de oficinas y por delante del comercial. En 2023 añadió 21 registros y 14 homologaciones, mientras que en el acumulado alcanza las 173 y 110, respectivamente.

Montepino Logística, gestionada por la compañía Valfondo Investment Management, lidera la clasificación LEED, con un acumulado de 31 edificios inmologísticos registrados, de los cuales 22 ya han sido certificados. En el pasado año logró este sello para cinco naves en Alicante, Torija (Guadalajara), Castellbisbal (Barcelona) y Coslada (Madrid) con una superficie acumulada de unos 93.000 metros cuadrados.

Merlin Properties se encuentra en la segunda posición con un total de 12 registros y 11 proyectos certificados, estando entre ellos, una instalación de 44.500 metros cuadrados en Cabanillas (Guadalajara).

A continuación siguen por este orden en la clasificación, Logistics Services; Cilsa, la sociedad gestora de la ZAL del puerto de Barcelona; Pavasal; BCM-Gavilanes; Logistik; Pulsar; Inditex y FM Logistics.

**BREEAM
CONTABILIZÓ
278 REGISTROS
EN 2023 EN
INMOLOGÍSTICA**

**LEED AÑADIÓ
OTROS 14
CERTIFICADOS**



40.678 m²

DISPONIBILIDAD INMEDIATA

GUADALAJARA DC1

Prologis Park Guadalajara DC1 está situado en el Polígono Industrial el Ruiseñor, en el término municipal de Guadalajara. Con rápido acceso desde la A-2 y la R-2, se encuentra en un punto estratégico para la distribución local y nacional. El edificio cuenta con una altura libre de 14 metros, muelles a las dos caras, certificado BREEAM Excellent y WELL Gold en oficinas, además de ofrecer la máxima operatividad y sostenibilidad.