



2021  
*¡OTRO AÑO DE RÉCORD  
EN INMOLOGÍSTICA!*





## Prologis Puerta de Madrid DC4-DC5

Módulos de 7.500 m<sup>2</sup> disponibles en dos edificios de nueva construcción, DC4 y DC5, con una superficie total de 44.000 m<sup>2</sup>.

El parque logístico cuenta con una superficie total construida de 130.000 m<sup>2</sup> en 5 edificios. Se trata de un parque vallado, con seguridad 24 h y control de accesos. Cada nave está compuesta por 4 módulos de 7.500 m<sup>2</sup>, con 8 muelles de carga cada uno, una rampa para camiones, y cuenta con certificación LEED Gold. Tienen 11,4 metros de altura, una solera con 5 toneladas de sobrecarga por m<sup>2</sup> e instalación de PCI con sprinklers para riesgo medio-5.

Se encuentra situada en la localidad madrileña de San Fernando de Henares.

Tiene acceso directo desde los dos principales ejes logísticos de Madrid, la autovía perimetral M-45 y la autovía A-2 Madrid-Barcelona.

En un polígono de reciente construcción, con amplios viales y con rápido acceso al aeropuerto a través de la carretera M-21.



Distancia a Madrid: 15 Km

Distancia al Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas: 10,5 Km

### PARA MÁS INFORMACIÓN:

**Manuel Hurtado de Amézaga**

+34 910 470 829  
mhurtado@prologis.com



**cadena de suministro**

**Número 28 - diciembre 2021**

Depósito Legal: M-8324-201

### EDITA

Cadesum Digital, SL  
www.cadenadesuministro.es  
Avda. Machupichu 19, 209  
28043 Madrid  
Tel: 917 16 19 38  
info@cadenadesuministro.es

### EQUIPO

Director: Ricardo Ochoa de Aspuru (rochoa@cadenadesuministro.es)  
Jefe de redacción: Laureano Vegas  
Redacción y departamento multimedia: Lucía Jiménez.  
Maquetación y diseño: Jesús de Lasheras.

### IMPRIME

Copysell, SL  
@2021 www.cadenadesuministro.es



### Tenga siempre a mano la revista:

Lea cómodamente la revista de forma online o descárguela en formato PDF, acercando su teléfono o tablet al código QR que se muestra arriba. Así podrá leerla cuando desee y tenerla siempre a mano. Hay que tener instalada una App para leer códigos QR. Son gratuitas y se pueden obtener fácilmente. También puede acceder a esta edición y al resto de los Monográficos de Cadena de Suministro, en: [www.cadenadesuministro.es/monograficos/los-monograficos-de-cadena-de-suministro/](http://www.cadenadesuministro.es/monograficos/los-monograficos-de-cadena-de-suministro/)

## Contenidos

- 5 **Editorial:** De récord en récord, ¡hasta el infinito y más allá!  
*Ricardo Ochoa de Aspuru, director de Cadena de Suministro*
- 6 **Confianza total de los inversores en el logístico**  
*Nuevo récord de inversión en 2021*
- 11 **Opinión:** Situación y perspectivas del mercado inmologístico en España  
*Santiago Casado, Deloitte*
- 12 **Diez años del actor que cambió el panorama inmologístico en España**  
*Amazon cumple una década en el mercado español*
- 16 **Los fundamentos de la red logística de Amazon en España**  
*10 años de actividad logística en España*
- 18 **El e-commerce impulsa el crecimiento del sector inmologístico en Europa**  
*Evolución del mercado europeo*
- 23 **Opinión:** La superficie logística disponible en Valencia, a un paso de agotarse  
*Jorge Pomar, Inmoking*
- 24 **LoginREAL'21, cita de referencia para el inmologístico español**  
*Nueva edición de LoginREAL21 tras la pandemia*
- 26 **Confianza en la solidez del sector inmologístico español**  
*Primera mesa redonda: el mercado*
- 28 **Gran capacidad de adaptación**  
*Segunda mesa redonda: los inquilinos*
- 30 **Un complejo proceso de cambio**  
*Tercera mesa redonda: distribución urbana*
- 32 **Récord de demanda para Prologis en el tercer trimestre**  
*Nueva oferta disponible en Europa*
- 34 **Una contratación logística de récord**  
*Buenas perspectivas para el cierre de 2021*
- 38 **'Green Logistics', desarrollo y gestión de activos inmologísticos**  
*By Aquila Capital*
- 40 **"Nuestro papel en el diseño de cada nave es clave"**  
*Entrevista a Luis Domínguez Macías, Real Estate Manager de DHL Supply Chain Iberia*
- 44 **Tres estrategias de desarrollo para 2022**  
*GLP adapta su actividad a las tendencias en auge*
- 46 **P3 Logistic Parks cumple veinte años de compromiso a largo plazo**  
*Nació en República Checa y lleva en España desde 2012*
- 48 **Pulsar Properties, cultura colaborativa**  
*El 24 de abril de 2022 se cumplen 20 años de su constitución*
- 50 **Costes al alza**  
*Encarecimiento de materiales en la construcción*
- 55 **Opinión:** De una Logística Soviética a una Orgánica  
*Ramón Navarro, NC Arquitectos*
- 56 **GSE afronta el 2022 con optimismo**  
*Cierra 2021 con una cartera de 90 millones de euros*
- 58 **VGP logra un rendimiento récord en 2021**  
*Nuevos proyectos y contratos*
- 59 **Opinión:** Soluciones inmologísticas para la distribución urbana: un reto por resolver  
*Jesús Lacasia, Parques Empresariales Gran Europa*
- 60 **Última milla: más oportunidades para la inversión**  
*El auge de la logística urbana*
- 63 **Opinión:** La gestión de suelo será clave para el futuro del sector  
*David Martínez, Proequity*
- 64 **Newdock despegua en el inmologístico español**  
*Vehículo de inversión de Goldman Sachs para Iberia*
- 66 **Logística, el baluarte de Merlin Properties**  
*La sociimi roza la plena ocupación de su portfolio logístico*
- 67 **Opinión:** El gran reto para los constructores y promotores en 2022  
*Gregorio De León, Eigo Construcciones*
- 68 **Los puertos refuerzan su oferta logística para atraer la inversión**  
*Zonas de Actividades Logísticas*
- 72 **La seguridad en los almacenes**  
*Normativa antiincendios en instalaciones industriales*
- 75 **Opinión:** Inmologística: viento en popa  
*Basilio González, MRICS*
- 76 **Cómo aumentar la productividad en logística a través de la iluminación**  
*Soluciones inteligentes con TRILUX*
- 78 **Appunle, interlocutor de promotores, propietarios y usuarios de naves logísticas**  
*Tras dos años desde su fundación*
- 80 **Aumenta la recuperación de espacios industriales para usos logísticos**  
*Reconversión de activos en desuso*
- 83 **El mercado logístico español se abre a nuevas zonas**  
*El comercio electrónico amplía el interés por nuevas ubicaciones*
- 84 **Cuidar al transporte: aparcamientos para camiones**  
*Áreas de descanso seguras*
- 88 **La sostenibilidad, un elemento indispensable en la logística de hoy**  
*Certificados medioambientales de las instalaciones*



## DESARROLLAMOS NAVES LOGÍSTICAS EFICIENTES Y SOSTENIBLES

### MAGNA PARK SAGUNTO

#### CONEXIÓN MULTIMODAL CON EUROPA

Diseño flexible, adaptado a las necesidades del cliente hasta 80.000 m<sup>2</sup>

Certificación BREEAM very Good



### G-PARK PINTO

#### YA EN CONSTRUCCIÓN. DISPONIBLE JULIO 2022

18.906 m<sup>2</sup> en parcela de 42.157 m<sup>2</sup>

Emplazamiento excepcional para última milla



## Editorial

## De récord en récord, ¡hasta el infinito y más allá!

**T**eníamos la esperanza, parece que vana, de que este año del 2021 que se acaba, iba a ser recordado como el año post-pandemia. Pero ya estamos viendo que, gracias a la 'Sexta Ola', no va a ser así. Lo que sí es posible, es que este año sea recordado como el año del récord, otro más, en inversión, desarrollo y absorción de metros cuadrados de instalaciones logísticas en el mercado español. Lo que ha venido a denominarse 'inmologística'.

Ha sido precisamente la pandemia, y el cambio sobrenvenido en los canales de distribución, lo que ha actuado de factor dinamizador para un sector, el logístico, que está de moda. Aupado por un comercio electrónico que no deja de crecer, la demanda de nuevas plataformas adaptadas a una nueva realidad tira de una industria que, tras el dramático paréntesis de 2020, continúa expandiéndose. De hecho, esta fortaleza de la logística, que roba titulares en la prensa y ocupa espacios de 'prime time' en la televisión, es tal que se ha convertido en el segmento de moda del inmobiliario.

A falta de los resultados del último trimestre, el mercado inmobiliario logístico español en los nueve primeros meses ya había batido en este 2021 el anterior récord de inversión del prepandémico 2019, el año más dinámico de la serie histórica.

En medio de esta euforia, ¿qué cabe esperar para el próximo año?. Un nuevo ejercicio supone comenzar a

rellenar la hoja en blanco que todos tenemos delante. Aunque en este caso, la hoja no esté del todo en blanco. Muchos son los proyectos y los desarrollos, iniciados o a punto de hacerlo a partir de las campañas del Año Nuevo, con fecha de finalización a lo largo de los próximos años.

Que este ritmo de crecimiento tenga continuidad, dependerá en gran medida de la evolución del consumo y de la incertidumbre que empieza a mostrarse como algo real, sustentada por una crisis en los precios de la energía y por una inflación que parecía olvidada pero que de momento ha vuelto ¿para quedarse?.

**“ El mercado inmobiliario logístico español en los nueve primeros meses del 2021 ha batido el anterior récord de inversión del prepandémico 2019, el año más dinámico de la serie histórica.”**

¿Será el 2022 un nuevo año récord?. Eso nadie lo sabe. Lo que sí parece cierto, es que los distintos agentes que intervienen en este mercado, van a seguir poniendo todo su empeño para que, nada (pandemia y/o crisis) ni nadie (Administraciones), lo impida. ¡Hasta el infinito y más allá!.





Nuevo récord de inversión en 2021

# CONFIANZA TOTAL DE LOS INVERSORES EN EL LOGÍSTICO

Los excelentes volúmenes de inversión registrados en los nueve primeros meses de 2021 permiten anticipar que este 2021 se alcanzarán volúmenes similares a los de 2019, por encima de los 2.500 millones de euros.



El mercado logístico español parece haber conseguido una **solidez extraordinaria**, aupado en un comercio electrónico, con gran recorrido por delante para madurar y alcanzar el nivel de desarrollo que tiene en otros mercados europeos, así como en la confianza de inversores nacionales e internacionales.

Los inversores españoles e internacionales prevén en el mercado logístico **rentabilidades** que no se esperan en otros segmentos del sector inmobiliario en España.

A falta de las operaciones que se firmen en el último trimestre del año, el mercado de la logística ha batido este 2021 el **récord de inversión** que se obtuvo el año 2019.

Parece así que, tras el dramático paréntesis de 2020, **se recupera la senda de crecimiento** de antes de la pandemia.

De hecho, la fortaleza y el crecimiento de los proyectos logísticos es tal, que se ha convertido en el sector inmobiliario más codiciado por los inversores.

**“ La inversión total hasta septiembre de este 2021 ha igualado los registros de todo el 2019, el año más dinámico de la serie histórica**

Más en detalle, entre los meses de julio y septiembre, según la información que maneja BNP Paribas Real Estate, se han cerrado operaciones de inversión por un **volumen de 348 millones de euros**.

En cuanto al total acumulado hasta septiembre, se sitúa en los 1.805 millones de euros, **un 17% más** que todo el año 2020, **igualando** los registros de todo el año 2019, periodo más dinámico de la serie histórica hasta la fecha.

Según la consultora, el elevado número de procesos de venta abiertos, algunos de ellos con volúmenes considerables, permite estimar un volumen de inversión en el total del año 2021 con la cifra total de inversión que **podría superar los 2.500 millones de euros**.

# 182%

**ha crecido la contratación en el mercado logístico del centro peninsular durante la primera mitad de 2021.**

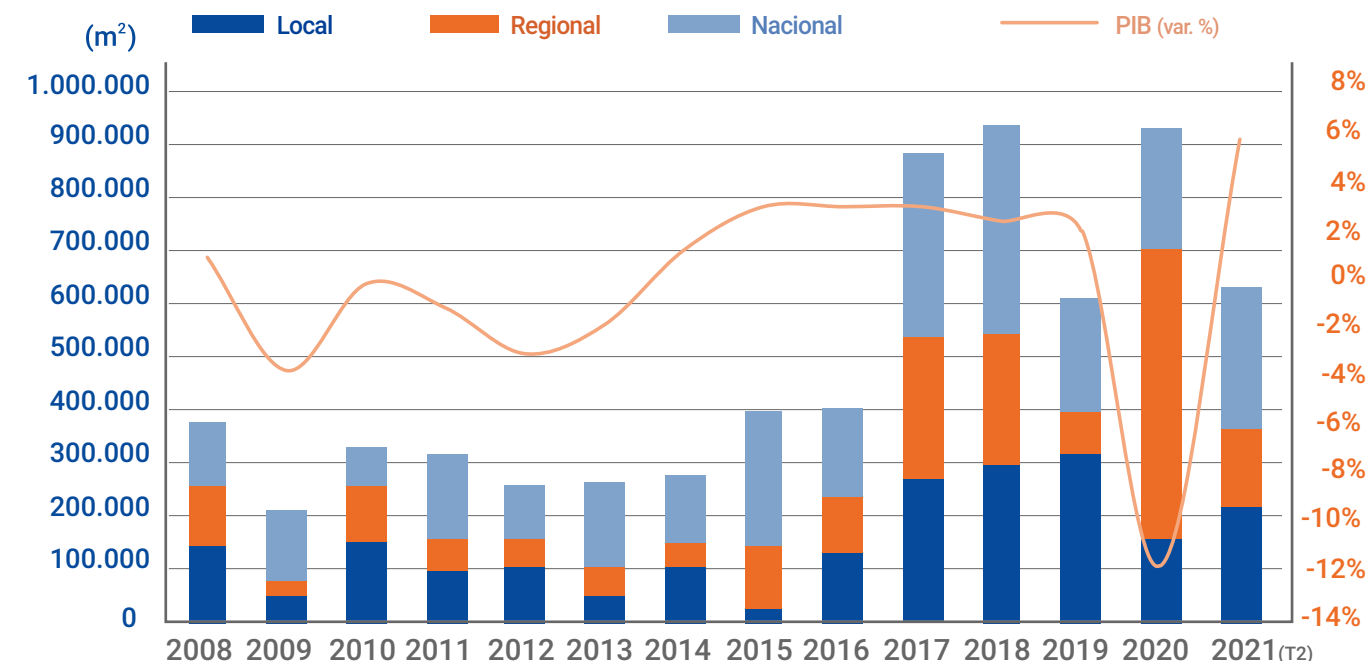
## Mercado logístico del centro peninsular

El mercado logístico madrileño ha experimentado durante la primera mitad de 2021 un **gran dinamismo**.

Este activo comportamiento se refleja en una contratación de activos logísticos entre abril y junio que ha sumado **283.460 m² distribuidos en 22 contratos**, registro que se coloca un 18% por encima del dato del mismo periodo de 2020.

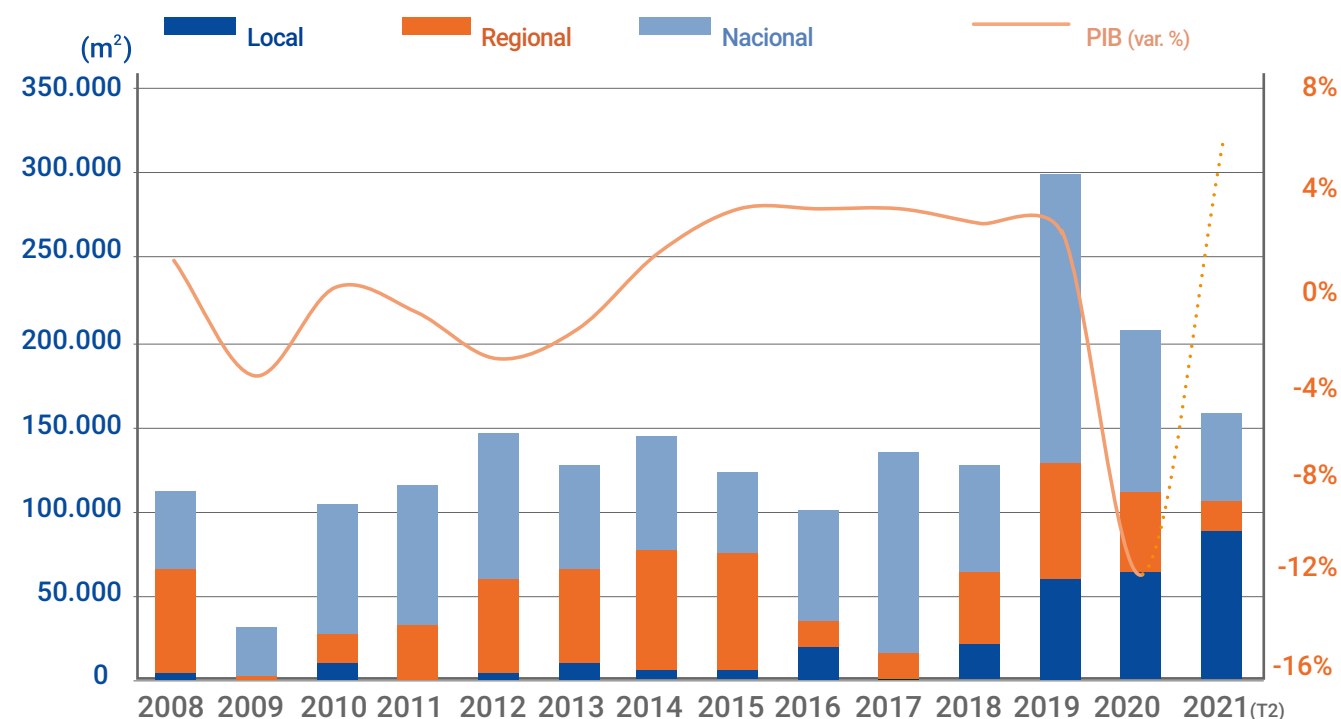
En el total de los seis primeros meses del año se suman 628.549 m², **un 182% anual más**. Estos registros, según BNP Paribas Real Estate, podrían colocar el volumen a final de año por encima de la barrera de los 1,2 millones de m², al borde de un nuevo registro máximo histórico para un segmento muy sólido.

## EVOLUCIÓN DE LA CONTRATACIÓN EN MADRID





## EVOLUCIÓN DE LA CONTRATACIÓN EN BARCELONA



Por **operaciones**, hasta el 1 de julio se han producido 43 operaciones en el mercado logístico madrileño, un 65% más que un año antes.

El **tamaño medio** de los proyectos ha sido de 14.725 m², un 10% inferior al de los que se cerraron en el primer semestre del año pasado.

Por **zonas**, el Corredor del Henares, ha sido, una vez más, el eje más que más superficie contratada ha concentrado, concretamente el 65% de la demanda del segundo trimestre y el 55% de las operaciones firmadas. Los mercados más dinámicos de este trimestre han sido Cabañillas, Torrejón de Ardoz, Coslada y San Fernando de Henares.

Así mismo, el **35% restante de la demanda** se ha registrado en la zona Sur, área comprendida entre los ejes -A4 y A-42, hasta alcanzar un total de diez nuevos contratos. Sobresale el elevado dinamismo observado en **Getafe**, mercado muy atractivo para los usuarios, con la firma de varias operaciones en los últimos meses.

Por lo que respecta a las **rentas**, BNP Paribas Real Estate calcula que se ha producido un **incremento de un 4,4%**, hasta colocarse en los 4,7 euros/m²/mes, mientras que las rentas prime se mantienen en los 6,20 euros/m²/mes.

En cuanto a la **tasa de disponibilidad** se ha reducido desde el 7,68% de primeros de año al 5,76% de la mitad de 2021.

Está previsto que de cara al próximo año o año y medio se incorporen al mercado madrileño 672.000 m² de superficie logística de última generación.

En resumen, la actividad promotora continúa su curso, e inversores y promotores continúan adquiriendo suelo para desarrollar nuevas instalaciones logísticas.

### Mercado logístico de Barcelona

La primera mitad de 2021 sigue mostrando un **gran dinamismo** en el mercado logístico del entorno de Barcelona.

En este sentido, BNP Paribas Real Estate estima que el mercado logístico de la capital catalana ha sumado una **contratación total de 261.130 m²**, un 186% más que un año antes y con un registro muy similar al de los tres primeros meses de este mismo 2021, con lo que se demuestra la consistencia que ha tenido la logística durante la primera mitad del año.

**+21%**

ha crecido la contratación en el mercado logístico catalán durante el primer semestre de 2021.

Además, en la primera mitad del ejercicio se suma una **contratación de 527.838 m²**, volumen que es un 21% superior a todo el volumen acumulado el pasado 2020.

Según BNP Paribas Real Estate, en el semestre de suman **37 contratos**, con un tamaño medio de 14.619 m² de media, ligeramente por encima de la superficie media contratada en esta zona durante el primer trimestre.

Por **zonas**, el arco regional ha sido el más demandado por los clientes, totalizando el 55%

# WE CREATE THE SPACE THAT ENABLES EXTRAORDINARY THINGS TO HAPPEN



PARQUES  
EMPRESARIALES



DISTRIBUCIÓN  
URBANA



PLATAFORMAS  
LOGÍSTICAS

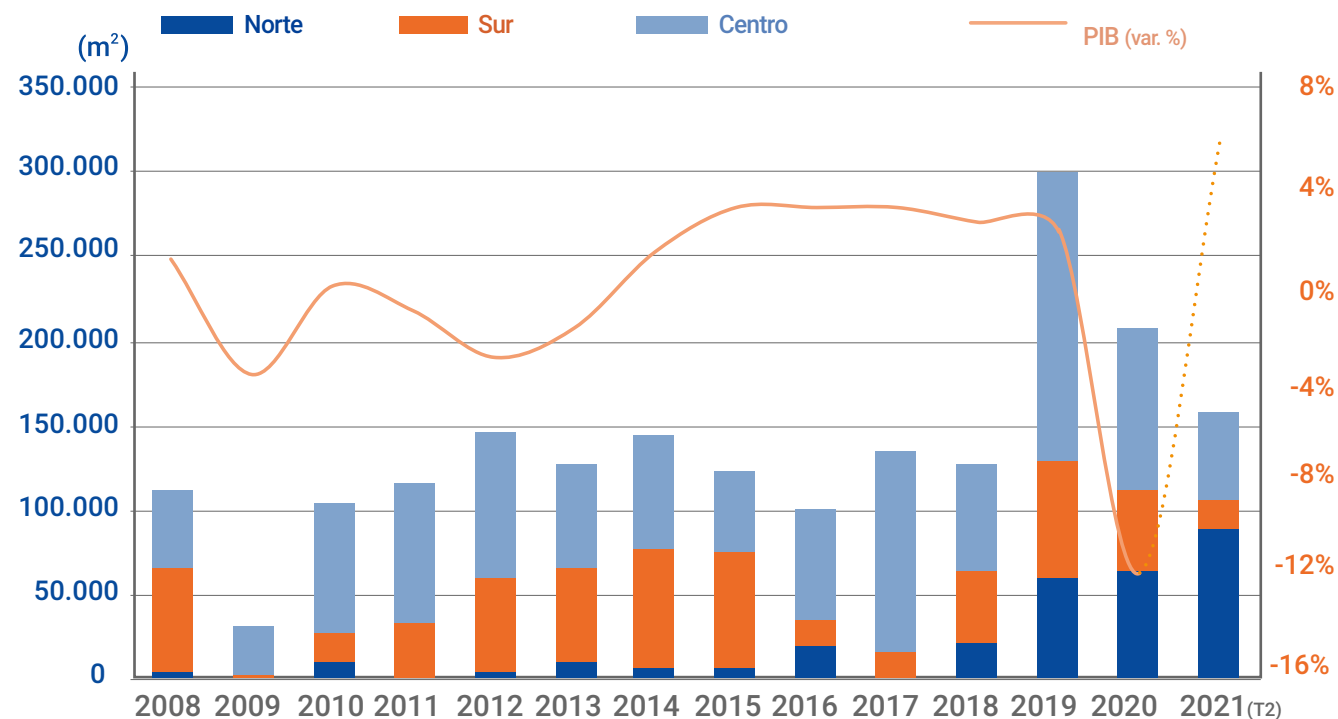
100 años de compromiso con nuestros clientes, desarrollando espacios innovadores de calidad en ubicaciones privilegiadas, apostando por la tecnología, la sostenibilidad y ofreciendo un servicio diferencial de asesoría personalizada.

SEGRO.com

**SEGRO**



## EVOLUCIÓN DE LA CONTRATACIÓN EN VALENCIA



de las operaciones y el 68% de la superficie contratada del segundo trimestre.

A su vez, el **arco local** ha concentrado el 17%, de los contratos formalizados y el 11% del total de la contratación registrada.

Por lo que respecta a las **rentas**, se detecta un **fuerte ascenso de un 12% anual**, con lo que la media se coloca en los 5,4 euros/m²/mes, mientras que la renta prime también ha sufrido un ligero ajuste al alza hasta alcanzar los 7,25 euros/m²/mes.

Como es habitual en el mercado logístico barcelonés, la **tasa disponibilidad** ha vuelto a retroceder, para colocarse en un 3,1% para un parque que ronda los 7,1 millones de m².

De cara al futuro, BNP Paribas Real Estate calcula que para los próximos 36 meses se incorporarán al parque logístico de la Ciudad Condal 620.000 m² de nuevos proyectos que, sin embargo, no se empezarán a construir hasta que cuenten con inquilinos.

En este sentido, según la consultora, se estima que la **actividad promotora** continuará su curso mientras promotores y fondos de inversión siguen desarrollando producto.

### Mercado logístico de Valencia

La Comunidad Valenciana sigue su **camino de consolidación** como tercera plaza logística del país, con incrementos de la contratación en la primera mitad de 2021.

Durante el segundo trimestre, la Comunidad Valenciana suma una **absorción de 86.118 m²**, un 35% más que en los tres primeros meses de

2021 y, de paso, multiplicando por cuatro los volúmenes de contratación del mismo tramo del año pasado.

En la primera mitad de 2021, este mercado totaliza **149.698 m²**, un 149% anual más, por lo que BNP Paribas Real Estate estima que si se mantiene el ritmo, el mercado valenciano superará su registro máximo de 2019 este año.

El **tamaño medio** de las superficies logísticas contratadas durante los primeros seis meses de 2021 en la Comunidad Valenciana es de 6.624 m², algo por encima del registro del primer trimestre, para un total de trece operaciones.

**+35%**

**ha crecido el mercado logístico de la Comunidad Valenciana durante la primera mitad de 2021.**

A su vez, se ha observado una gran estabilidad en las **rentas**, con niveles para instalaciones ubicadas en Ribarroja, área que concentra el 38% de los contratos firmados en el segundo cuarto de 2021, de 4,5 euros/m²/mes. La **tasa de disponibilidad** se mantiene en un 7,88%.

El **stock** en la zona apenas supera los 2,25 millones de m², mientras que no se espera la incorporación de nuevos proyectos hasta el segundo trimestre de 2022.

Además de las tres principales zonas logísticas del país, otros lugares, especialmente Andalucía siguen sumando nuevos proyectos en **contexto de solidez**. ●

# Situación y **perspectivas** del mercado inmoelogístico en España

Las consecuencias del Covid-19 han marcado diferencias entre los distintos segmentos inmobiliarios. El protagonismo, por razones obvias, del comercio electrónico durante lo peor de la pandemia y la fuerte reactivación inmediatamente posterior del consumo han determinado el aumento del peso relativo de la contratación (por encima del millón de metros de contratación en Madrid) e inversión (cerca de los 2.000 millones de inversión en el año a 3Q 2021) del mercado logístico con una ininterrumpida compresión en *yields* desde 2014 (actualmente por debajo del 4% en el producto prime).

Si durante varios años se ha apuntado a la inevitable transformación del sector ante nuevos modos de distribución vinculados al negocio *on-line* y la evolución de la cadena de distribución, sustituyendo la tradicional dicotomía dominante local/regional, la coyuntura actual y esperada la fuerza ya de modo urgente.

Como siempre, una parte importante de la actividad logística dependerá estrechamente de la evolución del consumo (+6% en 2021 y +7% previsto en 2022). En el entorno económico doméstico, en una coyuntura de crecimiento en 2021 y esperada para 2022 (entre un 5%-6% de crecimiento de PIB en ambos ejercicios), la incertidumbre sigue reinando pues, a pesar de la lógica recuperación tras la crisis de 2020, los indicadores macro resultan menos halagüeños de lo esperado. Aun con los efectos del gasto público presentes, PIB, consumo, inversión o productividad del empleo parecen no alcanzar la suficiente velocidad de recuperación, todo ello con una inflación preocupante (5,5% en tasa de variación anual octubre 2021).

Asimismo, afloran problemas de oferta y abastecimiento tras el parón productivo del año pasado a nivel global que han acentuado la fragilidad de los eslabones más débiles de la cadena de valor (deslocalización intensiva

de la producción de bienes, sobredemanda de determinadas materias primas y componentes -acero y microchips-) y de costes de transporte (+300% en el precio de contenedores respecto a marzo 2020), afectando al abastecimiento de determinados bienes.

No obstante, la necesidad de actualización del stock y su adecuación a los nuevos modelos y concentración en un menor número de operadores de distribución (XXL, Cross-dock & Last Mile) y venta (las formas comerciales son fundamentalmente mudadizas) y la demostrada pujante demanda dejan amplio recorrido a la actividad en el sector en los próximos meses para los actuales participantes en el mercado y nuevos, continuando así la inercia observada en el pasado reciente. Cabe apuntar al comportamiento disímil de los distintos sectores industriales-comerciales, lo que variará la composición del propio mercado logístico y, previsiblemente, acelerará su transformación.



**SANTIAGO CASADO**

Director de Financial Advisory de Deloitte

**“Una parte importante de la actividad logística dependerá estrechamente de la evolución del consumo (+6% en 2021 y +7% previsto en 2022).”**

Dicha transformación será ineludible -los nuevos requerimientos de la demanda así lo demuestran-, pero compleja y en ella jugará un papel fundamental la administración pública y su impacto en tres aspectos fundamentales: en primer lugar como proveedor de suelo de uso industrial y logístico a través de las entidades regionales creadas al efecto; en segundo lugar a través de la inversión en infraestructuras; y por último, como agente clave en los aspectos urbanísticos y normativos que configuran los actuales ámbitos logísticos e industriales, la circulación de las ciudades y los nuevos ámbitos en desarrollo.



Amazon cumple una década en el mercado español

# DIEZ AÑOS DEL ACTOR QUE CAMBIÓ EL PANORAMA INMOLOGÍSTICO ESPAÑOL

Cuando Amazon aterrizó en España, el comercio electrónico parecía de otra galaxia. Una década después, las ventas del canal on-line parecen apuntaladas incluso en segmentos de actividad en los que parecía impensable. Pese a todo, al sector aún le queda mucho recorrido para madurar.

Mucho ha cambiado la logística española desde el **aterrizaje de Amazon** en el mercado español hace poco más de diez años.

En esta década, el comercio electrónico ha pasado de ser una rareza, a ser el pan nuestro de cada día. En este período, Amazon se ha hecho con **un mercado que ha ayudado a construir desde la nada**.

Antes del “año cero” se habían producido **infructuosos intentos**, especialmente por parte de las grandes cadenas, que no habían logrado rentabilizar un servicio que con el paso de los años se ha vuelto cada vez más exigente y competitivo.

Sin embargo, en septiembre de 2011, Amazon iniciaba sus actividades en España y desde hace diez años, el comercio electrónico en el país ha vivido **una expansión con pocos precedentes**.

La multinacional dio con la tecla y llegó en el momento preciso en el que un segmento on-line muy incipiente echaba a andar **siguiendo los pasos de otros mercados más maduros**.

Desde entonces, el e-tailer norteamericano ha protagonizado una expansión de sus actividades que le ha llevado a extender **una compleja red logística** con la que cubre todo el país.

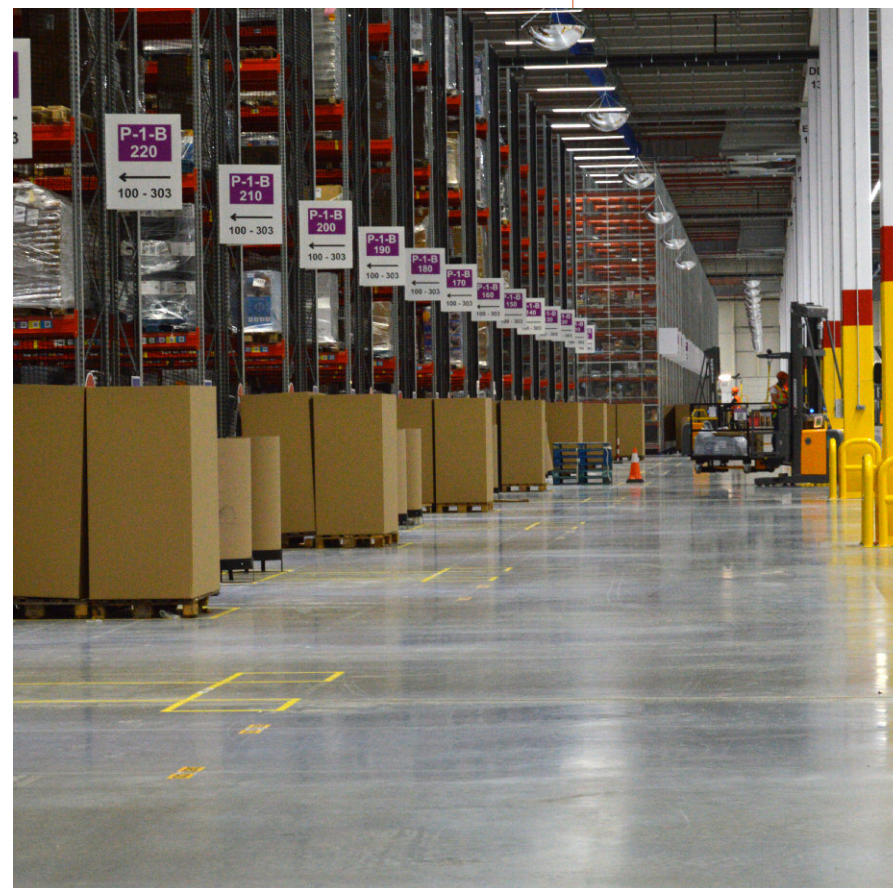
Según las cifras que ofrece la compañía, desde que Amazon inició su actividad en España, ha invertido **más de 6.800 millones de euros** en infraestructuras e instalaciones, envíos y transporte, salarios y en otros capítulos logísticos.

## Una red propia de instalaciones logísticas

En el capítulo de las instalaciones logísticas, en sus diferentes formatos según el uso, Amazon **comenzó en España en 2012** con el

centro logístico del municipio madrileño de San Fernando de Henares al que han seguido los centros logísticos en las localidades barcelonesas de El Prat, Martorelles y Castellbisbal, en la población toledana de Illescas, el municipio sevillano de Dos Hermanas y en Alcalá de Henares.

También ha comenzado a operar este octubre **dos centros logísticos robotizados** en Illescas (Toledo) y la población murciana de Corvera.



Los grandes centros logísticos de Amazon combinan el almacenamiento en altura con dinámicas áreas de preparación de pedidos.



El gigante del comercio electrónico cuenta también con **tres centros logísticos urbanos** en Madrid y Barcelona, para entregas rápidas a través de *Amazon Fresh*, así como **dos centros de distribución**, ubicados en Getafe y Barberá del Vallés, junto con diecinueve estaciones logísticas repartidas por todo el país.

Como complemento a la red logística, Amazon impulsa **centros de desarrollo de software** en Madrid y Barcelona, así como servicios en la nube, estando previsto abrir la Región AWS Europa (España) a mediados de 2022, antes de lo previsto, con una inversión de 2.500 millones de euros durante los próximos diez años.

## Logística de alta velocidad

Si hay algo que caracteriza a Amazon ha sido su capacidad para **adaptarse a los requerimientos de los clientes**.

En su web puede encontrarse **prácticamente de todo** y conseguirlo, además, a precios razonables las más de las veces y con unos plazos de entrega muy ajustados.

La compañía reúne **un fondo de armario casi infinito** en un amplísimo *marketplace* y con unas capacidades para entregar al cliente final como si las mercancías estuviesen a dos pasos del portal de cada casa.

Para ello ha desarrollado **un modelo logístico que es digno de estudio** y que, como demuestra su implantación en España, se basa en conseguir una cercanía casi obsesiva con sus clientes, con el convencimiento de que solo así se consigue generar volumen, algo imprescindible para sobrevivir en el e-commerce, y, al mismo tiempo, ofrecer una expe-

Amazon abrió su primer centro logístico en 2012, en la localidad madrileña d San Fernando de Henares.

riencia de compra que incluye un alto grado de personalización y un servicio de gran velocidad y eficiencia.

Este rasgo distintivo de la multinacional estadounidense se demuestra no solo en su manejo de la información y su adaptación a cada consumidor para ofrecerle lo que quiere y generar nuevas posibilidades de venta, sino también para fidelizar a los clientes y para **controlar una cadena de suministro perfectamente engrasada**, no exenta de algunos aspectos oscuros, especialmente en el plano laboral y de relación con sus proveedores.

Sin embargo, también es cierto que su logística trabaja como un reloj. Para conseguirlo se apoya en **operadores de diferentes tamaños**, incluyendo preferentemente autónomos, con los que hace valer su poder de negociación, y en una red de instalaciones tupida y adaptada a las necesidades de cada tramo de su cadena de suministro.

**“Desde cero, Amazon ha tejido una tupida red logística en España con grandes plataformas, activos especializados por mercancía o producto y estaciones de cross-docking”.**

En primer lugar, la empresa cuenta con **grandes centros logísticos** integrados a nivel continental, muy pocos, contados por país, y entre los que se intercambian las mercancías más demandadas en cada mercado.

En ellos se suelen diferenciar **tres partes**, una zona de almacenaje, tanto en altura,



como de los productos más demandados en estanterías bajas, otra zona de preparación y distribución de pedidos, con un alto grado de automatización y gran velocidad, así como finalmente un área para la gestión de la logística inversa, uno de los verdaderos puntos débiles del comercio electrónico y que Amazon gestiona como nadie.

Estas instalaciones son **grandes plataformas de tamaño XXL**. Incluso Amazon utiliza centros con varias alturas, en función de sus necesidades logísticas y de la disponibilidad de suelo, servicios a prestar y precio del proyecto.

Junto a estas grandes instalaciones, el e-tailer estadounidense dispone de **plataformas específicas para algunas mercancías**, especialmente para las voluminosas, con un esquema similar al de sus grandes plataformas, o para servicios *Premium* de **entregas hiperrápidas**, pensados especialmente para los grandes núcleos de población, de más fácil rentabilización.

**“Amazon coordina sus grandes plataformas logísticas a nivel continental y deja el reparto de última milla a cargo de sus estaciones logísticas”.**

Finalmente, en el último tramo de su logística, Amazon dispone de una amplia diversidad de **estaciones logísticas**, instalaciones más pequeñas, pensadas como centros de cross-dock para realizar un intercambio rápido y fluido de las mercancías en el **reparto de última milla**, sin apenas almacenamiento y con productos de elevada rotación.

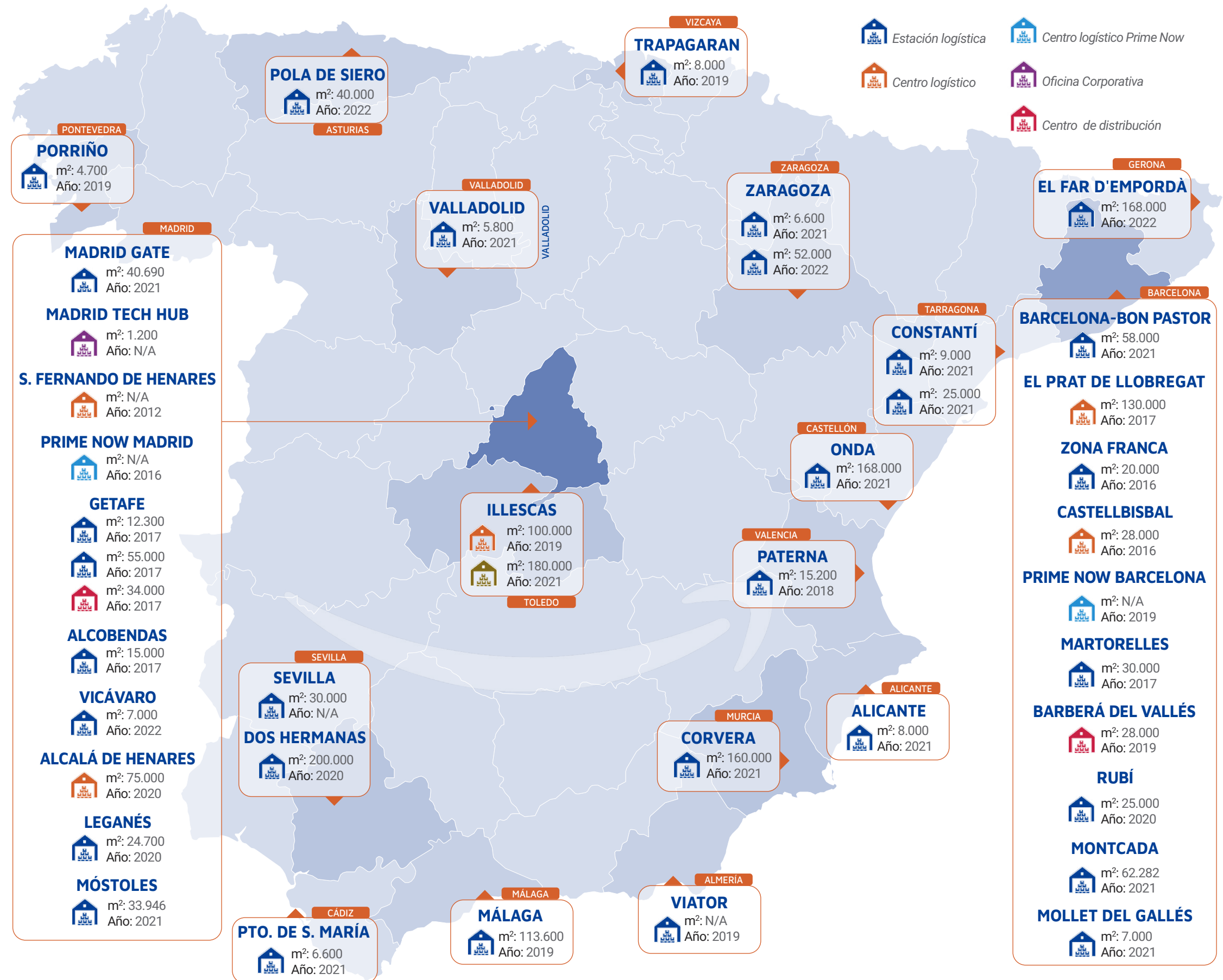
Las estaciones logísticas impulsan la gestión de la última milla de los pedidos del e-tailer estadounidense y ayudan a **acelerar las entregas**.

De este modo acerca el stock a los clientes finales y acorta el último tramo de la entrega de comercio electrónico, con la idea de **reducir costes logísticos**.

Con este esquema de funcionamiento, Amazon ha conseguido **una red logística imbatible** en el mercado español del comercio electrónico, integrada casi exclusivamente por instalaciones propias.

Ha conseguido así reducir su dependencia de terceros y, cuando lo hace, acudir a pequeñas empresas y autónomos para **aquilatar al máximo los costes** de un segmento en el que la rentabilidad es muy pequeña y la competitividad muy alta ●

## ¿DÓNDE ESTÁN LOS CENTROS LOGÍSTICOS DE AMAZON?







## El papel de Amazon en el sector logístico español

# LOS FUNDAMENTOS DE LA RED LOGÍSTICA DE AMAZON EN ESPAÑA

Desde 2012, Amazon ha ido tejiendo una tupida y compleja red logística con un total de 37 instalaciones. Lejos de pararse en esta cifra, la compañía estadounidense suma al menos dos proyectos más en ciernes para 2022.

La plataforma logística del municipio madrileño de **San Fernando de Henares** marca el comienzo del despliegue de la red logística de Amazon en España en 2012. Posteriormente, la compañía norteamericana ha ido tejiendo a lo largo de los últimos diez años una compleja y tupida red de instalaciones.

Desde que Amazon inició su actividad en España, la compañía ha invertido más de **6.800 millones de euros** en infraestructuras e instalaciones, entre otros aspectos.

En total, la compañía suma nueve centros logísticos, dos centros de distribución, dos centros de reparto urbano más para su servicio Amazon Fresh y un total de 24 estaciones logísticas repartidas por todo el país.

Como parte de este esfuerzo inversor, Amazon confiere un papel clave a las administraciones municipales y autonómicas para el impulso de sus nuevos proyectos logísticos,

especialmente proporcionando **simplificación administrativa**, algo que ha ayudado a la empresa a sacar adelante proyectos en aquellas Comunidades Autónomas en las que existen mecanismos para reducir trámites.

La red de Amazon está compuesta por los **centros logísticos**, que son las instalaciones de mayor tamaño, y en ellos se reciben y almacenan los productos y se preparan los pedidos para los clientes.

A su vez, las **estaciones logísticas** impulsan la última milla del proceso de pedidos de Amazon y ayudan a mejorar la experiencia de entrega de los clientes. Los paquetes se envían a una estación logística desde los centros logísticos y de distribución de Amazon cercanos, y a continuación las empresas transportistas los cargan en sus vehículos de reparto y los entregan a los clientes.

Según informa la compañía, los centros que forman la red logística de Amazon cuentan con **un diseño similar en todo el mundo** y utilizan la misma tecnología.

“**Los centros que forman la red logística de Amazon cuentan con un diseño similar en todo el mundo y utilizan la misma tecnología**”.

Además, la norteamericana invierte en nuevos centros dotados con **nuevas tecnologías**, como las unidades móviles de accionamiento y las torres de estanterías amarillas de cuatro lados, que ayudan a los empleados al acercarlos los artículos, reduciendo la cantidad de desplazamientos por el centro.

Por otra parte, como parte del compro-

miso de Amazon de ser neutro en emisiones de carbono para 2040, sus nuevas instalaciones logísticas de Amazon se construyen con la **sostenibilidad** como eje central.

Por ejemplo, el último centro logístico inaugurado recientemente en Murcia cuenta con energía eléctrica al 100%.

Amazon ha invertido en España más de **6.800 millones de euros** en instalaciones e infraestructuras.

Lejos de detenerse en su expansión por España, la compañía ha **anunciado la construcción** de un nuevo centro logístico en la localidad castellonense de Onda y otro nuevo centro logístico en Zaragoza cuyas aperturas están previstas para 2022.

Así mismo, por otra parte, para dar soporte a la creciente demanda de los clientes de los servicios en la nube de **Amazon Web Services (AWS)** en toda la Península Ibérica, AWS abrirá una región de infraestructura en España a mediados de 2022, ubicada en Aragón.

Esta nueva región de AWS Europa representa una inversión adicional en España de **2.500 millones de euros** durante los próximos diez años permitirá a los clientes ejecutar cargas de trabajo y almacenar datos de forma segura en España, a la vez que servir a los usuarios finales con una latencia aún más baja. La nueva región ayudará a crear 1.300 nuevos puestos de trabajo en los próximos 10 años. Además, AWS estima que esta inversión aumentará el PIB de España en aproximadamente 1.800 millones de euros durante los próximos 10 años, de los cuales aproximadamente 500 millones de euros provendrán de Aragón. ●

tpf  
CONSULTING

aspor  
ENGINEERING

MÁS DE 20 AÑOS EN  
**EXCELENCIA**  
EN **INMOLOGÍSTICA**

Talento, Pasión y Valores



URBANISMO | CONSULTORÍA | INMUEBLES B2B | INVERSIÓN | INGENIERÍA | REAL ESTATE | INMOLOGÍSTICA

tpfconsultora.es | aspor.es



## Evolución del mercado europeo

# EL E-COMMERCE IMPULSA EL CRECIMIENTO DEL SECTOR INMOLOGÍSTICO EN EUROPA

La demanda sigue creciendo a consecuencia del e-commerce, pero se ha reducido la tasa de disponibilidad y la rentabilidad de los activos, obligando a los inversores a explorar nuevas posibilidades.

La absorción logística en Europa se ha situado en los 18.700.00 m<sup>2</sup> en el primer semestre de 2021, lo que representa un **crecimiento del 63%** respecto a la media de los últimos cinco años, siendo Alemania, Países Bajos y Polonia las zonas que han logrado mayores incrementos, con un 28%, un 64% y un 102% respectivamente. **Retailers y operadores de e-commerce** siguen siendo los actores clave del mercado, acumulando por ejemplo en la República Checa el 30% de la demanda.

Por su parte, la superficie disponible ha disminuido ya en 80 puntos en los últimos 12 meses, **situándose la tasa de disponibilidad en el 4,6%**, algo a lo que ha contribuido el aumento de la contratación en España, según explica un reciente informe de Savills Aguirre Newman.

**60%**

La tasa de disponibilidad a nivel europeo se sitúa en el 4,6%.

**aumento de la inversión en el mercado logístico europeo en los primeros seis meses de 2021.**

Precisamente, la ciudad de Barcelona se sitúa entre los **mercados con menor superficie logística disponible**, con una tasa de apenas un 3,3%, aunque destacan también Oslo, con el 3,8%, y Helsinki, con el 4,3%.

La puesta en marcha de nuevos desarrollos no se adecúa en general al crecimiento de la demanda, por factores entre los que se encuentran la **dificultad para encontrar mano de obra**, los elevados costes de los materiales y los desafíos que están afrontando las cadenas de suministro a nivel global, que impiden que las

entregas se realicen siempre en el momento para el que estaban previstas.

La escasez de espacio logístico, sumada a estos factores, ha llevado a un **repunte del 2% en las rentas prime europeas**, que continuarán al alza en los próximos meses. En algunos casos, sin embargo, el aumento ha sido muy superior, llegando al 16% o incluso al 20% en algunas zonas de Varsovia o Lisboa, respectivamente.

### Inversión logística

En lo que respecta a la **inversión en el mercado logístico europeo** ha alcanzado los 22.500 millones de euros en el primer semestre de 2021, lo que supone un 60% más que la media para el este periodo de los últimos cinco años.

El capital invertido ha supuesto el **20% del total de la inversión inmobiliaria en Europa**, frente al 10% de cuota histórica. Asimismo, del capital nuevo levantado por los fondos de inversión a lo largo de este año, el 39% se ha destinado al sector logístico, que ha conseguido acaparar una mayor cantidad que ningún otro segmento terciario.

España es el **segundo país que ha logrado un mayor crecimiento** de la inversión respecto a la media del primer semestre de los últimos cinco años, con un 212%, situándose por detrás de Irlanda, con un 1.008%.

El tercer lugar es para Reino Unido, con un incremento del 115%, habiendo conseguido los Países Bajos un ascenso del 66%. Asimismo, **Reino Unido acumula el 37% del volumen total** de transacciones.

Cabe apuntar que en los primeros seis meses del año, los volúmenes de inversión logística ya **han alcanzado el 64% del total de 2020**, lo que permite anticipar un año de récord.

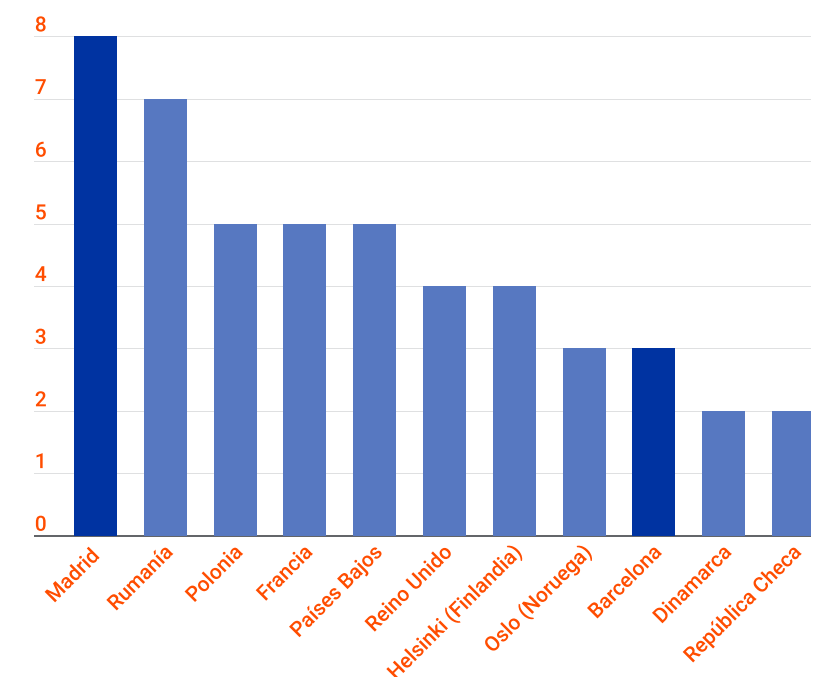
**“ España es el segundo mercado con mayor crecimiento de la inversión en el primer semestre de 2021, respecto de la media de los últimos cinco años.**

Sin embargo, **la rentabilidad de los activos se está reduciendo** y se encuentra entre el 3% y el 4% en la mayoría de los mercados principales, con unas tasas de disponibilidad históricamente bajas.

La situación está llevando a los inversores paneuropeos a **buscar oportunidades fuera de los países habituales** o en determinados subsectores para obtener mayores retornos en sus operaciones.

Un reciente informe de Catella Group eleva la **cifra de inversión en el mercado logístico europeo** a los 26.300 millones, de los cuales 1.600 corresponden a España, que se situaría

## TASA DE DISPONIBILIDAD EN EUROPA



en sexto lugar, por detrás de Reino Unido, Alemania, Suecia, Francia y Países Bajos.

Usuarios e inversores están generando tal demanda que es prácticamente imposible que el **desarrollo de nuevos proyectos** pueda adaptarse a este ritmo.

Los motivos residen en el crecimiento del e-commerce, las necesidades del sector de la última milla y el desarrollo de nuevos almacenes para resolver los **problemas globales de la cadena de suministro**.

Dada la gran demanda de espacio, se espera un fuerte crecimiento de la inversión, que se concentrará en **áreas urbanas y sub-urbanas**.

Como Savills, consideran que la situación está captando la atención de **inversores tradicionalmente centrados en otros sectores**, si bien la mejora de los retornos respecto a otros activos es ya menor o incluso inexistente en muchas zonas.

Así, según su estudio al respecto, **la rentabilidad media en Europa es del 4,98%**, 43 puntos por debajo de la del año pasado, siendo la más baja la de Berlín, con un 3,3% y la más alta la de Tartu, en Estonia, con un 8,3%. El mayor descenso lo ha experimentado Viena, con un 3,4%, que supone un 1,6% menos.

En cuanto a las rentas prime, **la media se encuentra en 5,69 euros/m<sup>2</sup>/mes**, entre los 3,70 euros de Lieja y los 16,20 de Londres. En Alemania, Francia, Reino Unido y Países Bajos, la rentabilidad de los activos prime ha caído ya por debajo del 4%, aunque a menudo se dan incluso transacciones cercanas al 3%.

Destaca el **crecimiento de los precios en Polonia y la República Checa**, mientras que los







países nórdicos siguen siendo **relativamente baratos en comparación** con otros mercados europeos. La rentabilidad en este caso se sitúa en un 4,8% en Copenhague, un 4,7% en Helsinki y un 3,75% en Estocolmo.

#### Crecimiento del e-commerce

Según los cálculos de Savills IM, la demanda de espacio logístico en Europa **podría alcanzar los 21.000.000 m²** en el año 2025. Si bien la disponibilidad de activos logísticos de gran formato empieza a ser limitada en los principales mercados, está previsto que el e-commerce, que es uno de sus grandes impulsores, siga creciendo a un ritmo elevado durante los próximos años.

De hecho, su avance a consecuencia de la pandemia es en gran parte responsable de los niveles de contratación y el aumento de las operaciones de alquiler que se están registrando en Europa, que ha logrado en los últimos 18 meses el **crecimiento que correspondería a un periodo de cinco años**.

En concreto, se estima que para 2025, **se necesitarán 8.600.000 m² adicionales** de espacio de almacenaje para atender la demanda del comercio electrónico. Además, asumiendo que el 20% de los productos comprados en el canal on-line sean devueltos, harían falta 1.700.000 m² para gestionar las devoluciones.

No obstante, la consultora considera que aunque las **estrategias omnicanal** que se están llevando a cabo también generan demanda de espacio para actividades logísticas, al mismo tiempo reducen el número de devoluciones gracias a **una gestión más eficiente y diversificada**, con alternativas a la entrega domiciliaria.

Asimismo, muchos minoristas **utilizarán las redes de tiendas** para las entregas, lo que reducirá parte de la demanda de instalaciones para uso logístico.

La absorción logística en Europa ha aumentado un 63% en los seis primeros meses de 2021.

**+2%**

**crecimiento de las rentas prime europeas, que continuarán al alza durante los próximos meses.**

Desde Prologis, apuntan que por cada 1.000 millones de euros en ventas 'on-line', harán falta unos 77.000 m² de espacio de almacenamiento adicional, por lo que teniendo en cuenta las **necesidades del sector minorista** que vende a través del canal del e-commerce, harían falta 26.300.000 m² de almacenamiento.

Asimismo, en CBRE recuerdan que mercados como los del **Reino Unido, Alemania, Suecia y Países Bajos**, están ya preparados para facilitar el crecimiento del canal 'on-line', tanto en lo que se refiere a la digitalización como a las infraestructuras necesarias.

Sin embargo, según sus estimaciones, serán países como Portugal, Italia o España **los que experimenten un mayor crecimiento** en los próximos cinco años, lo que se traducirá en una mayor demanda de espacio logístico.

#### Evolución del mercado

Para evaluar la evolución del mercado europeo en un futuro cercano, también debe tenerse en cuenta que, tras la crisis del Covid-19, muchos fabricantes apostarán por **acercar los centros de producción al cliente** y aumentar sus niveles de stock para evitar posibles retrasos en la entrega, por lo que también necesitarán más espacio de almacenamiento.

Es en este contexto donde cabe preguntarse cómo afectará la crisis actual por el **incremento del precio de las materias primas** a la construcción de nuevas instalaciones, pues conseguir hormigón, madera o acero se está convirtiendo en todo un desafío, que contribuirá agravar aún más el problema de la escasez de oferta.

A ello se añaden las **dificultades existentes en algunos mercados** para poder levantar nuevos desarrollos, como es el caso de Alemania o los Países Bajos, pudiendo alargarse los plazos.

Si bien existe un **gran apetito inversor**, que se extiende a todas las localizaciones, los elevados costes de desarrollo podrían **frenar las aspiraciones de los actores del mercado** y mantener bajo presión la rentabilidad de los activos ya existentes.

En cualquier caso, teniendo en cuenta que las rentabilidades medias se sitúan en la actualidad en el 4,35% a nivel europeo, los mercados en los que las condiciones sean favorables, no tendrían, a juicio de Savills Aguirre Newman, que seguir los pasos de Francia, Alemania y Reino Unido, con **rentabilidades por debajo del 4%** o incluso del 3% en muchos activos prime. ●

# VGP SPAIN

## ¿Buscas una solución? ¡Aceptamos el reto!

La nueva ubicación para sus actividades logísticas e industriales

### VGP PARK CIUDAD DE LA IMAGEN



- Aprox. 25.850 m² de naves logísticas y semi-industriales
- Certificación BREEAM Very Good
- Acceso directo a la SE-20 y la autopista A-4 (Madrid)
- Muy cerca de la circunvalación (SE-30) con acceso directo a la ciudad de Sevilla



**VGP Naves Industriales Península, S.L.**  
Carrer de Còrsega, 301 – 6º – 1ª  
08008 Barcelona  
contacto@vgpparks.eu  
+34 900 109 088  
www.vgpparks.eu

### VGP PARK GRANOLLERS



- Aprox. 8.750 m² de naves logísticas y semi-industriales
- Certificación BREEAM Very Good
- Acceso directo C-17
- Muy buen acceso desde el centro de Granollers y Barcelona

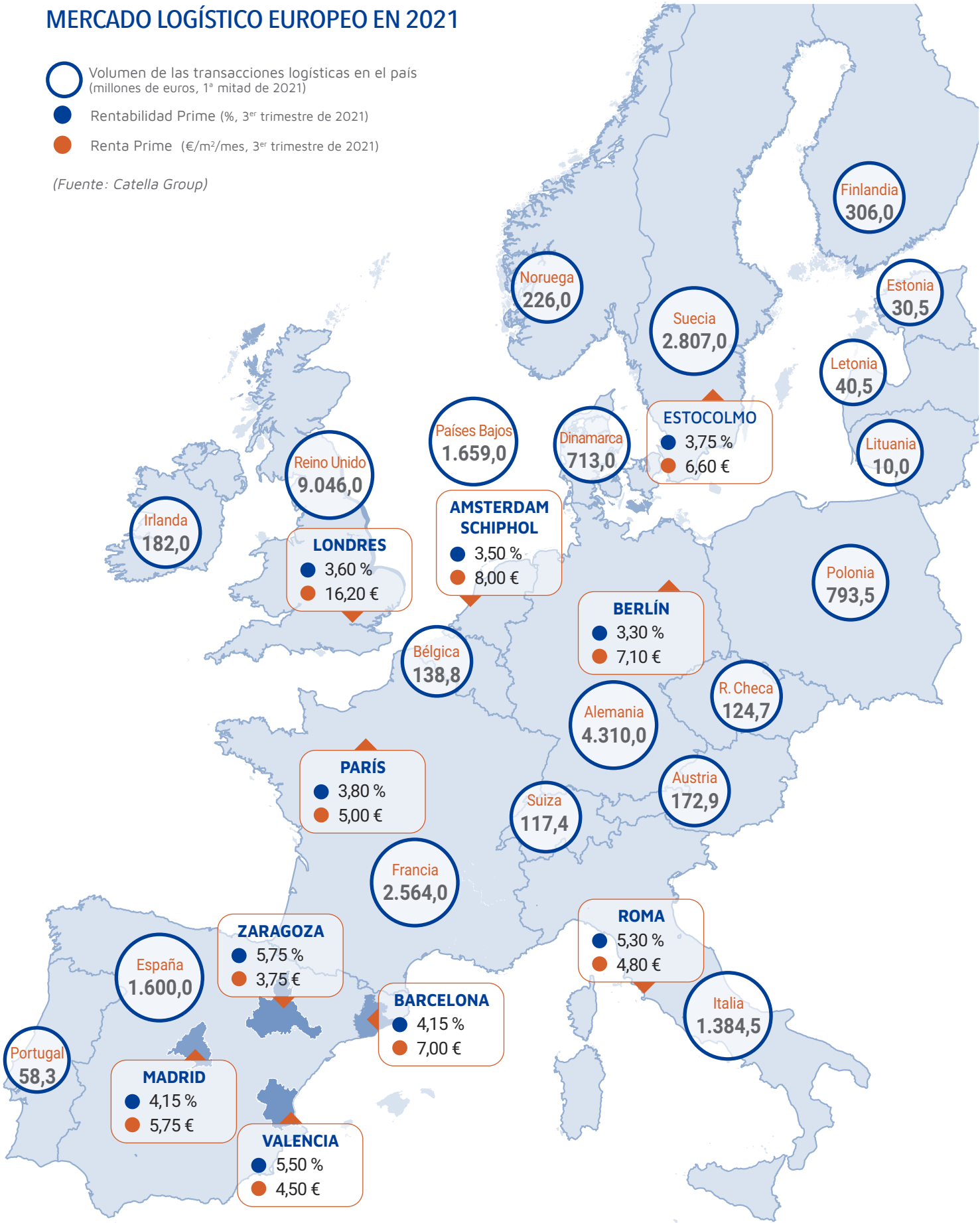




# MERCADO LOGÍSTICO EUROPEO EN 2021

- Volumen de las transacciones logísticas en el país (millones de euros, 1ª mitad de 2021)
- Rentabilidad Prime (% , 3er trimestre de 2021)
- Renta Prime (€/m²/mes, 3er trimestre de 2021)

(Fuente: Catella Group)



# La superficie logística disponible en Valencia, a un paso de **agotarse**

Sin duda tras los dos grandes mercados inmologísticos que hay en España, como son los de Madrid y Barcelona, Valencia se ha posicionado como el tercer gran mercado, no solo por el stock acumulado, que supera ya los 3 millones de metros cuadrados, si no por la clara apuesta de los grandes capitales en Valencia.

Son ya alrededor de 30 los grandes fondos de inversión y/o promotores internacionales que están presentes con inmuebles logísticos en propiedad en Valencia, lo que supone cerca del 40% del stock de primer nivel. Y hay otros tantos inversores presionando por entrar y colocar capital en Valencia, tanto en suelo como en activos logísticos.

Estamos viviendo un año 2021 post pandemia de récord en lo que a inmologística se refiere en Valencia, tanto en la absorción de superficie construida, como en la adquisición de suelo industrial para proyectos llave en mano. Y esto es así tanto en desarrollos para terceros como especulativos, por parte de promotores tanto nacionales como internacionales.

También en la compra de plataformas logísticas alquiladas por parte de inversores institucionales, que buscan rentabilidades atractivas y estables, lo que hace estimar que se superen los 300.000 m2 de absorción de superficie logística con unos 200 millones en transacciones.

El impulso que la pandemia ha supuesto en el e-commerce y en consecuencia la presión inversora por la inmologística, está generando una época dorada en el sector, que nos ha llevado casi a triplicar el stock



**JORGE POMAR**  
Codirector general de Innoking Real Estate

en los últimos seis años, pero a la vez es alarmante la falta de suelo industrial disponible en Valencia a corto plazo.

La generación de nuevo suelo industrial debe ser una prioridad para la administración pública, pero deben cambiar de manera radical los tediosos trámites burocráticos para poder agilizar los procesos en la generación de suelo finalista.

Ante esta falta de oferta de suelo, a lo que se suma el incremento de los costes de las materias primas en la construcción y los costes energéticos, parecen inevitables las subidas de rentas, con la consiguiente traslación a los precios de los servicios logísticos y a los precios de venta al consumidor final.

**“A pesar del impulso del e-commerce y de la presión inversora por la inmologística, que ha generado una época dorada en el sector, es alarmante la falta de suelo industrial disponible en Valencia a corto plazo.”**

Otro fenómeno que empieza a generar el boom de comercio electrónico es la relocalización de los procesos productivos de muchas compañías por el miedo a la falta de stock y fallar en la última milla, lo que va a provocar si cabe más demanda de suelo industrial. Para ello será fundamental la reconversión de activos obsoletos para generar nueva oferta y modernización del stock.





Nueva edición de LoginREAL21 tras la pandemia

# LoginREAL, CITA DE REFERENCIA PARA EL INMOLOGÍSTICO ESPAÑOL

La situación del sector, las relaciones de colaboración con los inquilinos y la distribución urbana centraron el debate en LoginREAL'21.

En solo dos ediciones, LoginREAL, cita que organiza Cadena de Suministro, se ha consolidado como evento de referencia del sector inmoelogístico español que se ha dado cita una vez más en Madrid este pasado mes de noviembre para analizar el presente y futuro de un sector en un momento de gran dinamismo. Más de un centenar de profesionales han asistido al acto celebrado en la sede del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid.







Acceda al video de la mesa haciendo clic o escaneando este código QR.



Primera mesa redonda de LoginREAL'21: el Mercado

# CONFIANZA EN LA SOLIDEZ DEL SECTOR INMOLOGÍSTICO ESPAÑOL

El mercado español crece con fuerza y con un gran equilibrio entre oferta y demanda que garantiza un buen comportamiento futuro.

La primera mesa redonda de LoginREAL'21 se ha centrado en analizar la actual **situación del mercado inmoelogístico español**. En ella, Santiago Casado, de Deloitte; Jean Bernard Gaudin, de BNP Paribas Real Estate; Javier Mérida, de P3 Logistic Parks Iberia; David Martínez, de Proequity, y Manuel Hurtado de Amézaga, de Prologis, bajo la coordinación de Ricardo Ochoa de Aspuru, director de **Cadena de Suministro** organizador del encuentro, se han centrado en analizar el momento del sector en

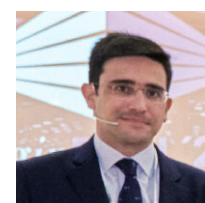
España y han trasladado la preocupación existente por la escasez de suelo existente ya en algunas zonas, así como la que se empieza a notar en otras.

En términos generales, todos los componentes de la mesa conciden en que el mercado logístico español vive un momento dulce y que, además, crece de manera equilibrada, aupado por una demanda sostenida de activos logísticos de calidad.

Precisamente, esta escasez de suelo

El mercado empieza a notar cierta escasez de suelo, especialmente en algunas zonas, dentro de un contexto positivo.

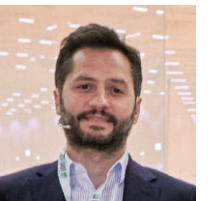
**“El sector inmoelogístico ha sabido responder con eficacia ante un evento disruptivo como es el e-commerce, ofreciendo espacios con una gran flexibilidad”.**  
Santiago Casado, Deloitte



**“Existe una bolsa de proyectos que irán saliendo paulatinamente, algo que demuestra que el mercado se está comportando de una manera muy profesional”.**  
Jean Bernard Gaudin, BNP Real Estate



**“Se nota en el mercado español un cambio de paradigma hacia inmuebles de una mayor calidad y focalizados en impulsar el confort para los empleados, en línea con otros países europeos”.**  
Javier Mérida, P3 Logistic Parks



**“El sector está en auge, la absorción está creciendo y las rentas también. El crecimiento va a venir por las demandas de calidad que hacen los propios clientes”.**  
David Martínez, Proequity



**“La escasez de suelo es una oportunidad para desarrollar suelo. Es el momento de impulsar desarrollos que estaban estancados con la perspectiva puesta en servicios añadidos”.**  
Manuel Hurtado de Amézaga, Prologis



puede ser de las pocas notas negativas de un segmento profesional que mira a 2022 con un optimismo franco, aunque también realista, con aumentos de costes preocupantes que se traducen en una tensión en unas rentas al alza.

Sin embargo, al mismo tiempo, el sector también está convencido de que se mantendrá el dinamismo que tiene ya desde hace varios años, con la idea de que las Administraciones públicas se impliquen a fondo para agilizar proyectos que permitan generar inversiones y dar servicio en plazo, a pesar de las presiones.

Ante el problema que supondría esta escasez de suelo que ya se empieza a notar, el sector pide que la Administración **agilice trámites**.

En el sector se pide una mayor implicación de la Administración para facilitar inversiones que, a su vez, generan empleo y actividad económica.



Segunda MR de LoginREAL'21: los usuarios

# GRAN CAPACIDAD DE ADAPTACIÓN

La interlocución entre los actores del sector inmologístico y los inquilinos representan un elemento clave para que los activos sean un motor de competitividad logística, conserven su valor y prolonguen su vida útil.

La colaboración de los inquilinos es fundamental para que las naves respondan a las necesidades operativas. Además, el sector trata de aportar valor a los inmuebles para que a su vez, impulsen ahorros de costes y generen una mayor competitividad.

**“En el último año y medio hemos vivido un momento de cambio enorme, motivado por la pandemia y el e-commerce, y que ha revolucionado la cadena de suministro”.**

Luis Domínguez, DHL Supply Chain

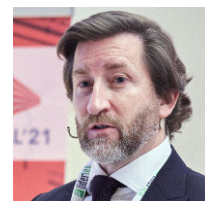
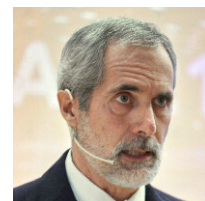
**“En la evolución reciente de la promoción logística se ha logrado optimizar y ajustar los desarrollos en coste y plazo, especialmente con modelos de promoción delegada o llave en mano”.**

Jesús Lanzón, dokei RE

La segunda mesa de LoginREAL'21 se ha centrado en desentrañar las **necesidades** que tienen los inquilinos de instalaciones logísticas.

En ella, Luis Domínguez Macías, de DHL; Jesús Lanzón, de dokei RE; Gregorio de León, de Eigo; Álvaro Nebreda, de Kuhne & Nagel, y David Romera, de Montepino Logística, han hecho un repaso de cómo ha cambiado el perfil de activos que requiere el sector logístico español.

En concreto, la mesa ha entrado a analizar las necesidades en cuanto a sostenibilidad y servicios en las instalaciones que tienen los operadores logísticos, así como en las importantes posibilidades que ofrece la renovación del parque de naves más envejecido con el fin de encontrar solución a la escasez de suelo y ganar agilidad para dar abasto a la alta demanda.



Así mismo, la actual espiral inflacionista se deja sentir, desde el punto de vista del sector, en expectativas de mayores rentas con el que se quiere dar respuesta al aumento de costes de materias primas y de equipos que se está produciendo, así como para que los inquilinos puedan acometer sus inversiones dentro de los almacenes para la operativa

Para el sector, esta incertidumbre hace necesario que los almacenes sean eficientes desde el punto de vista energético y que, además, evolucionen para convertirse en activos que permitan un impulso decidido de la competitividad de sus inquilinos.

Para ello, crece la tendencia para remodelar inmuebles antiguos para adecuarlos a las necesidades actuales y, de paso, aprovechar los



Acceda al video de la mesa haciendo clic o escaneando este código QR.

buenos emplazamientos que ofrecen algunos de ellos, especialmente los más cercanos a los principales núcleos de consumo del país, que es precisamente donde más se nota la falta de disponibilidad.

Toda esta tendencia pone sobre la mesa el reto que tiene el sector para convencer a los clientes de que los aumentos de rentas que se están produciendo van a repercutir en mejoras efectivas que tienen repercusiones directas sobre la operativa que se realizan en los activos.

De igual modo, los actores del sector inmologístico español demandan un apoyo más decidido por parte de las diferentes administraciones públicas, con el fin de que la inversión cristalice y refuerce la actividad de un sector que crece con salud.

**“La Administración no es consciente de que se está dando un boom en el sector logístico y no está reaccionado para facilitar proyectos de inversión necesarios”.**

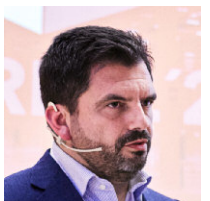
Gregorio de León, Eigo

**“Las certificaciones medioambientales se están convirtiendo en un estándar a lo que se añade la necesidad de buscar el confort de los operarios de almacén”.**

Álvaro Nebreda, Kuhne & Nagel

**“Debemos centrarnos en buscar el equilibrio en las rentas a través de funcionalidades que permitan ahorros de costes a los inquilinos, por ejemplo, en los consumos energéticos”.**

David Romera, Montepino Logística



Patrocinado por



Tercera mesa redonda de LoginREAL'21: logística urbana

# UN COMPLEJO PROCESO DE CAMBIO

La logística urbana y el comercio electrónico están transformando radicalmente la operativa logística, con nuevos modelos que intentan solucionar el reparto en un entorno cada vez más regulado.



Restricciones de acceso a vehículos contaminantes, movilidad para los peatones y congestión son grandes retos para el presente y el futuro de una logística urbana que vive un momento de profunda transformación debido a los procesos de transición energética y de digitalización.

**“No existe un único modelo de éxito para la distribución urbana de mercancías, pero es esencial la colaboración público-privada para trabajar en un escenario complejo”.**

Alberto Larrazábal, CBRE



**“Debemos pensar el modelo de plataforma logística para distribución urbana de una manera diferente, con todos los retos que plantea la movilidad en las ciudades”.**

Maxime Pipere, FM Logistic



**“Los cambios que se están produciendo en el e-commerce hacen que nos planteemos sustituir el modelo tradicional de reparto por un nuevo sistema de microhubs por productividad y costes”.**

Manuel Molins, CTT Express



**“La situación para el acceso de los vehículos de reparto va a ser cada vez más complicada, está empezando a estrecharse el cerco y a marcarnos el camino por el que tenemos que ir”.**

Julián Villena, Merlin Properties



Acceda al video de la mesa haciendo clic o escaneando este código QR.

**“La flexibilidad para planificar dónde van a ir instalaciones logísticas dentro de una ciudad es esencial”.**

Alfonso Vázquez, Appunle



**“La gestión de la movilidad es fundamental en el ámbito urbano para poder llevar a cabo una logística de proximidad eficiente”.**

Ángel Turel, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid



En la tercera mesa se ha debatido sobre soluciones inmologísticas para la nueva distribución urbana, en un contexto en el que el comercio electrónico se ha convertido en un auténtico motor para el sector que, además, plantea novedosas necesidades logísticas para el reparto en los núcleos urbanos.

En la mesa han participado, Alfonso Vázquez, de Appunle; Alberto Larrazábal, de CBRE; Ángel Turel, del Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos; Manuel Molins, de CTT Express, Maxime Pipere, de FM Logistic, y Julián Villena, de Merlin Properties.

Todos ellos han analizado en profundidad cómo la creciente regulación medioambiental y la transición energética que vive el sector logístico y de transporte marcan nuevas necesidades en instalaciones, con soluciones muy diversas, todas ellas válidas y que buscan adaptarse a entornos que varían mucho de unas ciudades a otras.

Además, el comercio electrónico pone el énfasis en la rapidez de la entrega, así como en una creciente necesidad de eliminar pasos logísticos para optimizar una logística que va medida al milímetro y en la que los márgenes son muy ajustados.

Sin embargo, el sector aún trabaja para dar servicio en un segmento que busca su lugar.

En este contexto, surgen las dudas en relación con la necesidad de contar con hubs urbanos, algo que parece ser necesario únicamente para segmentos como el 'quick commerce' o la temperatura controlada, aunque la existencia de problemas de tiempo de entrega o de número de vehículos para el reparto puede obligar a desarrollar espacios dentro de la propia ciudad.

Así pues, no existe una solución única para la distribución urbana, máxime cuando en pocos años el comercio electrónico puede suponer un cuarto de las ventas totales en el país, en un escenario de fuerte digitalización.



Patrocinado por





Nueva oferta disponible en Europa

## RÉCORD DE DEMANDA PARA PROLOGIS EN EL TERCER TRIMESTRE

Aunque las limitaciones de la oferta siguen siendo una realidad, la aplicación de sus conocimientos basados en datos y con visión de futuro, así como sus relaciones con el sector y la comunidad, le permiten seguir generando oportunidades para clientes e inversores.

**D**urante el tercer trimestre de 2021, Prologis Europa ha conseguido unos resultados de récord, impulsados por el aumento de la demanda, **la baja tasa de desocupación y la nueva oferta disponible** en Europa. En concreto, ha alquilado 752.813 m<sup>2</sup>, de los cuales el 59,2% corresponde a renovaciones, mientras que el 40,8% son arrendamientos nuevos.

**59,2%** de la superficie alquilada en el tercer trimestre corresponde a renovaciones de arrendamientos.

Los más destacados que se han cerrado entre julio y septiembre han sido **un edificio de 36.309 m<sup>2</sup> en Prologis Park Venlo**, en los Países Bajos, y otro de 30.607 m<sup>2</sup> en el parque de la promotora en Norrköping, Suecia.

A ellos hay que sumar el alquiler de **17.072 m<sup>2</sup> en Prologis Park Coventry**, en Reino Unido, y cerca de 16.000 m<sup>2</sup> en el parque de Isle d'Abeau, en Francia.

En el mismo periodo, se ha ocupado de la promoción de **nueve edificios que suman 174.730 m<sup>2</sup>** en la República Checa, Italia, Alemania y el Reino Unido, dos de las cuales han sido importantes construcciones 'llave en mano' en Prologis Park Dortmund, Alemania, y Prologis Park Interporto Bolonia, Italia.

Por otro lado, ha adquirido un edificio con una superficie arrendable neta total de 47.807 m<sup>2</sup> en Bélgica, además de **nueve parcelas situadas en Alemania, Italia, Suecia y el Reino**

**Unido** con una superficie arrendable neta de 285.898 m<sup>2</sup>.

### Sostenibilidad y servicios de valor añadido

El promotor sigue ofreciendo buenos resultados a sus clientes en áreas como **los centros de distribución urbanos**, la sostenibilidad y los servicios de valor añadido, tales como Prologis Essentials Marketplace y PARKlives.

Aunque las limitaciones de la oferta siguen siendo una realidad, **la aplicación de sus conocimientos basados en datos** y con visión de futuro, así como sus relaciones con el sector y la comunidad, siguen generando oportunidades atractivas para clientes e inversores.

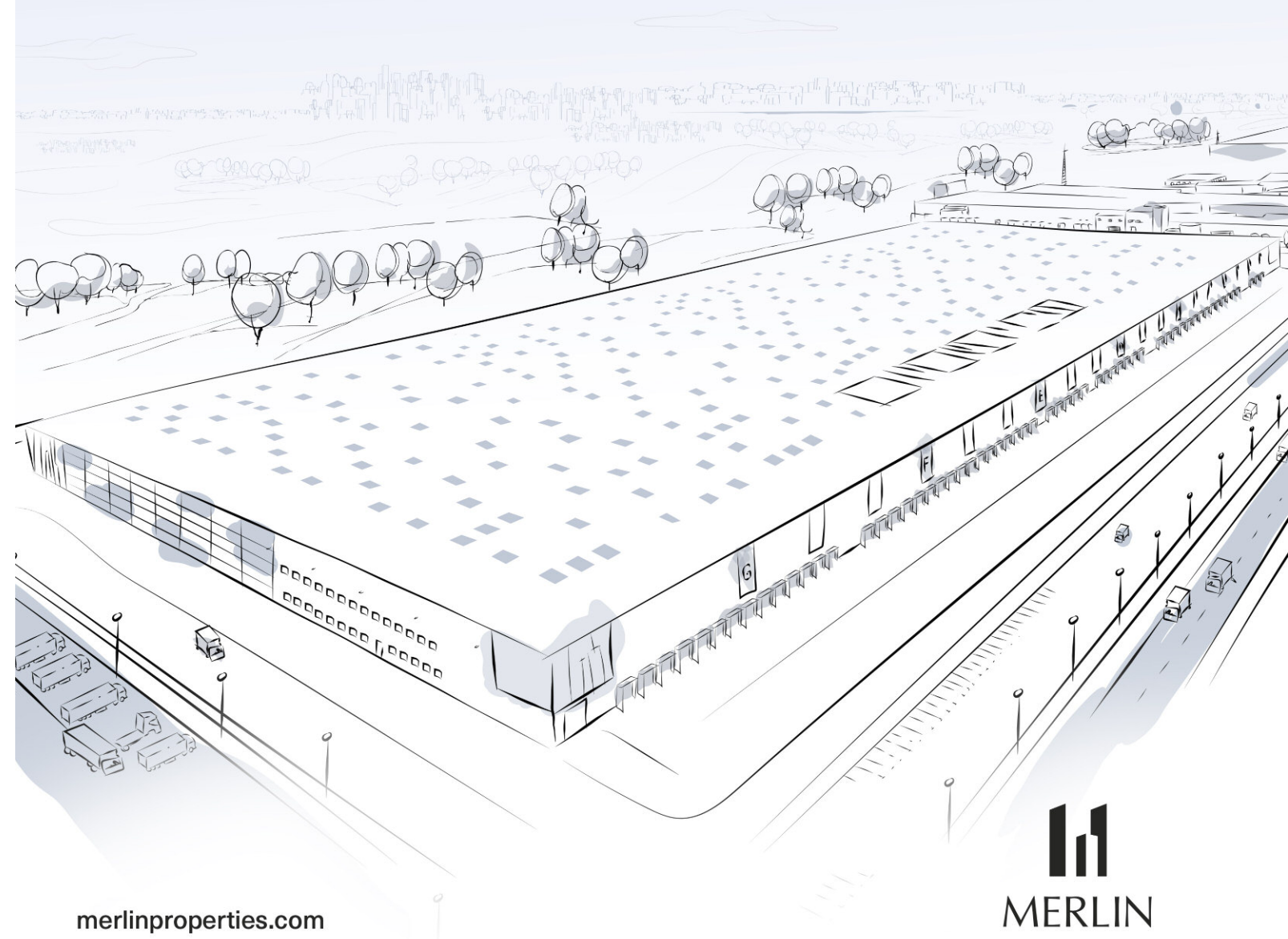
En este sentido, a través de la innovación, la tecnología y la mejora continua, trata de ofrecer **soluciones de desarrollo punteras** en los principales mercados europeos.

**“La innovación y la sostenibilidad son dos de los grandes pilares sobre los que se sustenta en la actualidad el crecimiento de Prologis en Europa.”**

En opinión del presidente de Prologis Europa, Ben Bannatyne, la innovación y la sostenibilidad son dos de los grandes pilares sobre los que se sustenta en la actualidad el crecimiento de la compañía, que destaca por su **compromiso con la gestión medioambiental**, la responsabilidad social y las mejores prácticas de gobierno corporativo. ●

# Siempre al lado de nuestros clientes

En **MERLIN Properties** somos capaces de dar respuesta a las necesidades de nuestros clientes a través de **soluciones a medida**, apostando por una gestión responsable de nuestro negocio, aplicando criterios de **eficiencia energética** en los procesos y en la reforma de nuestros activos en cualquiera de los centros logísticos del país.



merlinproperties.com

**MERLIN**



Buenas perspectivas para el cierre de 2021

# UNA CONTRATACIÓN LOGÍSTICA DE RÉCORD

En la zona centro, se han alcanzado los 829.000 m<sup>2</sup> en los nueve primeros meses del año, mientras que en Cataluña se ha llegado a los 658.000 m<sup>2</sup>, destacando también el fuerte ascenso de la contratación en Valencia y Zaragoza, que continúan consolidando su posición como focos logísticos de referencia.

Entre enero y septiembre de 2021, la contratación logística en el mercado español ha llegado a la cifra récord de 1.885.000 m<sup>2</sup>, según los datos recabados por CBRE, que muestran que **en la zona centro se han alcanzado los 829.000 m<sup>2</sup>**, un 27% más que en el mismo periodo de 2020, mientras que en Cataluña se ha llegado a 658.000 m<sup>2</sup>, que representan un aumento del 108%.

Respecto al resto de plazas logísticas, **en Valencia se han contratado 252.000 m<sup>2</sup>**, que implican un ascenso del 135%, habiéndose detectado una reactivación de la demanda en los últimos meses.

En Zaragoza, por su parte, se han registrado 104.000 m<sup>2</sup>, que suponen un aumento del 92%, **siendo Plaza la zona más demandada**.

En Sevilla se registró una contratación de 22.000 m<sup>2</sup>, lo que supone **un descenso del 57% respecto al mismo periodo** de 2020 y en Málaga se han cerrado operaciones que suman un total de 17.000 m<sup>2</sup>, siendo evidente en ambos casos la escasez de producto a pesar de la demanda.

Entre las operaciones más destacadas en el centro de España, se encuentra el alquiler de una nave XXL de Mountpark por parte de Carreras en la localidad toledana de Illescas, y el 'llave en mano' de Merlin Properties para DSV en Cabanillas del Campo.

El operador ocupará una superficie de 47.155 m<sup>2</sup>, con la opción de incorporar **otros 47.000 m<sup>2</sup> adicionales** en el plazo de un año.

En Cataluña, conviene señalar el **nuevo desarrollo de Amazon en El Far d'Empordà**, Gerona. Se trata de una estructura en cuatro niveles, tres alturas más la planta baja, que será entregada en el segundo trimestre de 2022.

A ello se añade la **ampliación de 90.000 m<sup>2</sup> de Mango** en Lliçà D'Amunt, con lo que alcanzará un total de 280.000 m<sup>2</sup>.

**“Entre las operaciones más destacadas en la zona centro, se encuentra el alquiler de una nave XXL por parte de Carreras en Illescas”.**

En cuanto al mercado valenciano, destacan las **autopromociones de Arnedo y AZA Logistics** en Sagunto, de 35.000 y 26.000 m<sup>2</sup>. A su vez, en Zaragoza, hay que mencionar la **compra de 63.000 m<sup>2</sup> en Malpica** por parte de Kefren Capital Real Estate y Tristan Capital Partners, mientras que Trajano Reit ha vendido su plataforma en Plaza a un fondo gestionado por UBS.

En Andalucía, conviene apuntar que Aquila Capital ha comprado a Bacardi **un suelo de unos 75.000 m<sup>2</sup>**, donde podrán desarro-

La contratación logística en la zona centro del país ha aumentado un 27% entre enero y septiembre.

llarse plataformas logísticas de entre 15.000 y 47.000 m<sup>2</sup>.

Además, prevé levantar un centro logístico de 100.000 m<sup>2</sup> en la **localidad sevillana de Alcalá de Guadaira**.

## Refuerzo de los portfolios logísticos

Centrando la atención en los principales actores del mercado inmo-logístico, en los últimos meses se han registrado diversas operaciones de compra o venta de activos en función de las **diferentes estrategias a seguir** para reforzar sus portfolios.

Así, P3 Logistic Parks ha cerrado la compra de cinco activos situados en Barcelona, Guadalajara y Toledo, que **pertenecían a Pulsar Properties**. La adquisición, por un monto total de 108,3 millones de euros, incluye naves situadas en **Parets del Vallés, Torija, Fontanar y Ontigola**, que suman una superficie de 112.370 m<sup>2</sup>.

Asimismo, Barings ha vendido **un portfolio de 188.000 m<sup>2</sup>** de activos logísticos en cuatro países europeos a Swiss Life Asset Managers, ubicados en varios mercados clave, entre los que se encuentra España.

En su caso, Meridia se ha desprendido de varios **activos de oficinas y logística** ubicados en Madrid y Barcelona. Dentro del ámbito logístico, la cartera cuenta con **dos instalacio-**

nes en el centro peninsular, concretamente en Alovera y en Azuqueca de Henares, que ha adquirido Starwood Capital.

También en 2021, Clarion Partners se ha hecho con **tres propiedades logísticas** en Azuqueca de Henares, Getafe y Zaragoza, que suman una superficie de 51.000 m<sup>2</sup>, mientras que Bankinter ha comprado a CBRE Global Investor la **plataforma de activos logísticos de Montepino**, que comprende un total de 22.

Además, a principios de año, Ares Management cerró la adquisición de cinco inmuebles en su primera operación en el mercado logístico español, donde **pretende invertir hasta 250 millones** en un plazo de dos años.

Las naves, situadas en Madrid, Gerona, Zaragoza y Valencia, suman **800.000 m<sup>2</sup> de superficie bruta alquilable**. En verano se conoció también la compra de un activo logístico en Cabanillas del Campo, Guadalajara.

Poco antes, en diciembre de 2020, Prologis cerraba la **tercera fase de la adquisición** de un portfolio a Colonial, que suma 473.000 m<sup>2</sup> de espacio logístico, con la incorporación de dos instalaciones en San Fernando de Henares.

En cuanto a la **firma de inversión DeA Capital Real Estate Iberia**, perteneciente a la familia italiana De Agostini, ha lanzado un fondo de 150 millones destinado a la compra de activos logísticos en España, empezando por un suelo situado en el distrito madrileño de Villaverde.

Por otra parte, es importante señalar el **crecimiento que ha experimentado Panattoni** en el mercado español en los últimos meses.

La promotora, que en el primer trimestre inició la comercialización de sus dos nuevas plataformas en Valencia, se ha hecho con una parcela en Alcira para un nuevo proyecto en la zona. También ha entregado a Leroy Merlin un 'llave en mano' en Torija, Guadalajara, y **ha adquirido suelo en Bilbao y en Getafe**, Madrid, para nuevos proyectos logísticos a riesgo.

92%

**aumento de la contratación logística en Zaragoza hasta septiembre, con Plaza como la zona más demandada.**

A ello se añaden las nuevas instalaciones que ha desarrollado en El Puerto de Santa María, Cádiz, y en Zaragoza, donde **levantará dos proyectos más, todos ellos en Plaza**. Igualmente, cuenta con una parcela de 126.000 m<sup>2</sup> en Sevilla para el desarrollo del 'Panattoni Park Sevilla Port'.

En otro orden de cosas, GLP ha sumado 500 millones de euros a su fondo logístico paneuropeo 'GLP Europe Income Partners II', que cuenta con **activos de alta calidad** con un nivel de ocupación de casi el 99%.●



PRINCIPALES OPERACIONES INMOLOGÍSTICAS 2020-2021

OCTUBRE-20			
UPS ya opera en su nueva plataforma en la ZAL del puerto de Barcelona	Barcelona	Barcelona	24.000 m²
Conforama ya tiene operativa su plataforma de Valencia	Liria	Valencia	60.000 m²
Nuevo hub de proximidad de Citylog in en San Fernando de Henares	San Fernando de Henares	Madrid	7.500 m²
Amazon ya opera en su nueva plataforma de Alcalá de Henares	Alcalá de Henares	Madrid	100.000 m²
Realterm se hace con una plataforma de última milla en Barcelona	Barcelona	Barcelona	6.249 m²
Arvato Supply Chain Solutions ya tiene operativa su nueva plataforma	Alcalá de Henares	Madrid	10.000 m²
Brilten adquiere una nave logística en Barcelona	Polinyà	Barcelona	5.312 m²
Montepino finaliza el hub de Luís Simões en Puerta Centro	Marchamalo	Guadalajara	91.575 m²
Nueva plataforma logística de TXT en Zaragoza	La Muela	Zaragoza	20.500 m²
Lidl alquila una plataforma logística de Segro en Barcelona	Sant Esteve Sesrovires	Barcelona	28.500 m²
NOVIEMBRE-20			
P3 desarrollará un nuevo centro logístico para Amazon en Castellón	Onda	Castellón	77.000 m²
Logicor pone en el mercado una nave 'llave en mano' en Tarragona	Brafim	Tarragona	28.011 m²
Patrizia vende a Real IS dos activos logísticos en la Comunidad de Madrid	Getafe y Torrejón de Ardoz	Madrid	110.000 m²
Panattoni adquiere suelo en Barcelona para un nuevo proyecto	Castellbisbal	Barcelona	46.920 m²
Nuevo proyecto de Montepino en Barberá del Vallés	Barberá del Vallés	Barcelona	5.500 m²
VGP inicia las obras de la plataforma de cross-docking de Paack	San Fernando de Henares	Madrid	11.500 m²
DICIEMBRE-20			
Panattoni ampliará la plataforma logística de Leroy Merlin en Torija	Torija	Guadalajara	27.200 m²
Grupo Lar inicia la comercialización de dos naves en el mercado valenciano	Quart de Poblet	Valencia	24.000 m²
Correos Express alquila una nave de P3 Logistic	Illescas	Toledo	11.000 m²
Cecotec cuenta con una nueva plataforma logística en Valencia	Liria	Valencia	15.040 m²
TSB tendrá una nueva plataforma logística en Valencia	Ribarroja de Turia	Valencia	6.345 m²
Freshly Cosmetics construirá en Tarragona su tercer centro logístico	Gandesa	Tarragona	14.000 m²
Prologis cierra la compra de una nueva fase del portfolio de Colonial	San Fernando de Henares	Madrid	59.000 m²
Thor Equities adquiere una nave logística y suelo para un desarrollo en Madrid	Valdemoro	Madrid	38.500 m²
Nuveen Real Estate incorpora una nave logística de última milla en Madrid	San Fernando de Henares	Madrid	10.000 m²
Transmec de Bortolí cuenta con una nueva nave en la ZAL Port	Barcelona	Barcelona	7.349 m²
ENERO-21			
Nuveen alquila una nave en Illescas a CBL	Illescas	Toledo	29.443 m²
Ares Management entra en el mercado logístico español	Varios municipios	Madrid, Gerona, Zaragoza y Valencia	800.000 m²
Amazon desarrolla una nave logística de cuatro alturas en PCI Multimodal	Illescas	Toledo	180.000 m²
Transportes Hijos Matías Besa alquila una nave logística en Barcelona	El Prat de Llobregat	Barcelona	3.483 m²
Taurus invertirá cuatro millones en un nuevo centro logístico en Lérida	Olíana	Lérida	15.000 m²
Merlin Properties abre su primer hub urbano de última milla en Barcelona	Barcelona	Barcelona	
VGP entrega dos nuevos almacenes de su parque de Lliça d'Amunt	Lliça d'Amunt	Barcelona	40.000 m²
FEBRERO-21			
Amazon levantará un nuevo centro en Asturias sobre una parcela de 200.000 m²	Siero	Asturias	200.000 m²
Maersk contará con una plataforma en la ZAL de Barcelona en 2022	Barcelona	Barcelona	8.168 m²
Comienzan las obras de la futura plataforma de Seur en Miranda de Ebro	Miranda de Ebro	Burgos	7.000 m²
Merlin Properties entrega a Carrefour su nueva plataforma logística	Azuqueca de Henares	Guadalajara	98.757 m²
Grupo Barcelonesa alquila una nueva plataforma logística en Barcelona	Parets del Vallès	Barcelona	6.660 m²
Panattoni desarrolla un proyecto en Plaza para Amazon	Zaragoza	Zaragoza	9.200 m²
Panattoni inicia las obras de un proyecto para Amazon en Cádiz	El Puerto de Santa María	Cádiz	9.000 m²
Lidl compra suelo para una nueva plataforma logística en Madrid	Parla	Madrid	150.000 m²
Amazon abrirá una instalación logística en Valladolid	Valladolid	Valladolid	5.800 m²
Sesé contará con una nueva nave para logística de automoción en Valladolid	Valladolid	Valladolid	
Kefren y Tristan Capital adquieren una nave logística en Zaragoza	Malpica	Zaragoza	65.000 m²
Amara alquila una nave logística en Mecó promovida por ICC	Meco	Madrid	25.914 m²
Goi abrirá tres nuevas plataformas logísticas	Valencia, Sevilla y Salamanca	Valencia, Sevilla y Salamanca	13.000 m²
MARZO-21			
Clarion Partners Europe adquiere un portfolio tres plataformas en España	Azuqueca de Henares, Getafe y Zaragoza	Guadalajara, Madrid y Zaragoza	51.000 m²
Carreras alquila a Mountpark una nave XXL en Illescas	Illescas	Toledo	85.624 m²
Pulsar entrega una plataforma en Toledo a Logisfashion	Ontígola	Toledo	20.000 m²
Amazon abrirá una nueva plataforma en Alicante	Alicante	Alicante	8.000 m²
VGP desarrollará un parque logístico en los terrenos de La Naval en Sestao	Sestao	Vizcaya	280.000 m²
Sending contará con dos nuevas plataformas en Andalucía y Valencia	La Carolina y Ribarroja del Turia	Jaén y Valencia	5.000 m²
Cofares instalará una plataforma logística en Jaén	Linares	Jaén	4.000 m²
Amazon contará con un centro logístico robotizado en Murcia	Corvera	Murcia	160.000 m²
FM Logistic inicia una nueva fase de ampliación de su plataforma de Illescas	Illescas	Toledo	8.000 m²
Eroski ya opera desde su nueva plataforma logística de frescos de Jundiz	Vitoria	Vitoria	17.600 m²
Nueva nave cross-dock de DSV en Barcelona	Molins de Rei	Barcelona	14.900 m²
Aguila Capital se hace con el mayor suelo urbano para logística de Málaga	Málaga	Málaga	75.000 m²
Reina Group inicia la construcción de su nuevo centro logístico refrigerado	Caravaca de la Cruz	Murcia	7.200 m²
ABRIL-21			
Drylock Technologies tendrá una plataforma logística en Segovia	Prado del Hoyo	Segovia	30.000 m²
Montepino entrega el nuevo hub logístico de Eternity Technologies	Sant Esteve Sesrovires	Barcelona	10.508 m²
Meridia Capital adquiere una nave en la que operaba Transportes Souto	Barberá del Vallés	Barcelona	20.000 m²
Grupo Caliche amplía sus instalaciones de Mercamurcia	Murcia	Murcia	
Trajano vende su plataforma de Plaza	Zaragoza	Zaragoza	72.484 m²
Aosom alquila un almacén ubicado en el G-Park Valls de GLP	Valls	Tarragona	30.000 m²
Moldtrans inicia la construcción de su futura plataforma de Valencia	Massamagrell	Valencia	7.000 m²
P3 Logistic Parks levantará un nuevo proyecto en Illescas	Illescas	Toledo	55.000 m²
Arranca la construcción del nuevo centro logístico automatizado de Ehls	Illescas	Toledo	22.000 m²

PRINCIPALES OPERACIONES INMOLOGÍSTICAS 2020-2021

Pulsar Properties entrega su segunda nave en Torija a Factor 5	Torija	Guadalajara	20.000 m²
Engel & Volkers construirá dos centros de última milla para LaSalle en Villaverde	Madrid	Madrid	40.000 m²
GLP desarrollará el parque logístico Magna Park Tauro en Illescas	Illescas	Toledo	185.000 m²
MAYO-21			
MP Capital adquiere un suelo logístico en el sur de Madrid	Getafe	Madrid	7.500 m²
Zeleris ya opera en su nueva plataforma de Madrid	Torrejón de Ardoz	Madrid	70.000 m²
GLP adquiere un suelo en Barcelona para un desarrollo logístico	Santa Perpetua de la Mogoda	Barcelona	24.500 m²
Merlin desarrollará una plataforma para Logista en Cabanillas del Campo	Cabanillas del Campo	Guadalajara	47.155 m²
VGP entrega una nave de cross-docking a Dia en su primer parque en Valencia	Cheste	Valencia	4.740 m²
Aza Logistics ya tiene a punto su nuevo centro logístico	Sagunto	Valencia	26.000 m²
Lantegi Batuak se refuerza con un nuevo centro logístico en Vizcaya	Yurreta	Vizcaya	5.000 m²
VGP adquiere un nuevo suelo logístico en Plaza	Zaragoza	Zaragoza	29.891 m²
Inmo Arnedo amplía sus instalaciones de Parc Sagunt I	Sagunto	Valencia	35.378 m²
Grupo Mas compra suelo para instalar una plataforma logística en Sevilla	Guillena	Sevilla	102.359 m²
Bankinter adquiere la plataforma de activos logísticos de Montepino	Varios municipios	Varias ciudades	865.000 m²
JUNIO-21			
Scannell Properties construirá un almacén en Barcelona	Santa Perpetua de la Mogoda	Barcelona	21.000 m²
Panattoni adquiere suelo para un nuevo proyecto logístico a riesgo en Bilbao	Abanto y Ciérvana	Vizcaya	7.600 m²
Falk & Ross alquila una nave en PlaZa	Zaragoza	Zaragoza	5.500 m²
José Hernández Quijada e Hijos abre un almacén a temperatura controlada	Archena	Murcia	4.000 m²
Prologis inicia la comercialización de una nave de su plataforma de Sant Boi	Sant Boi de Llobregat	Barcelona	20.500 m²
Jaylo ya tiene plenamente operativa su nueva plataforma logística	Tudela	Navarra	17.000 m²
Nueva nave de crossdocking para Seur en Carmona	Carmona	Sevilla	3.000 m²
DeA Capital compra un suelo en Villaverde	Madrid	Madrid	15.000 m²
Mileway adquiere 11 naves de uso industrial y logístico en Barcelona	L'Ametlla del Vallès y Terrassa	Barcelona	12.000 m²
Delin Property construye el primer activo de 'South Madrid Logistics Park'	Illescas	Toledo	24.427,48 m²
Nueva plataforma cross-dock de Montepino en San Fernando de Henares	San Fernando de Henares	Madrid	7.931,31 m²
Linde Gas compra una parcela en Torija a Pulsar Properties	Torija	Guadalajara	24.800 m²
Logística Ezquerro ya tiene operativo su Depósito Fiscal en una nueva nave	Calahorra	La Rioja	5.500 m²
Galil Capital aterriza en el mercado valenciano	Náquera	Valencia	52.103 m²
Amazon invierte en un nuevo centro logístico en Plaza	Zaragoza	Zaragoza	52.000 m²
Citylogin construirá una nueva plataforma urbana cross-dock en Madrid	Madrid	Madrid	
Mango inicia las obras de ampliación de su plataforma logística de Barcelona	Llicà d'Amunt	Barcelona	90.000 m²
Merlin Properties construye una nueva nave logística para DSV	Cabanillas del Campo	Guadalajara	44.653 m²
JULIO-21			
Panattoni construirá un segundo proyecto logístico en Zaragoza	Zaragoza	Zaragoza	14.000 m²
Montepino desarrollará dos plataformas logísticas en el Levante español	Alicante	Alicante	9.072 m²
Segro adquiere la parcela de la antigua fábrica de Derbi en Martorelles	Martorelles	Barcelona	16.000 m²
Nueva plataforma logística multi-inquilino de Crossbay en Valencia	Ribarroja de Turia	Valencia	12.150 m²
Aberdeen Standard Investments adquiere una plataforma cross-dock de Segro	Barcelona	Barcelona	13.900 m²
Panattoni desarrollará en Getafe su primer proyecto en la Comunidad de Madrid	Getafe	Madrid	9.500 m²
Meridia vende dos activos logísticos a Starwood Capital	Alovera y Azuqueca de Henares	Guadalajara	33.800 m²
Panattoni desarrollará un tercer proyecto logístico en PlaZa	Zaragoza	Zaragoza	25.950 m²
Mercadona inicia las obras de su nuevo almacén de Alicante	Alicante	Alicante	10.000 m²
Ares adquiere una plataforma logística en el corredor del Henares	Cabanillas del Campo	Guadalajara	
SEPTIEMBRE-21			
Savills IM compra dos naves logísticas en Leganés	Leganés	Madrid	34.969 m²
Aldi ampliará su superficie logística a nivel nacional	Masquefa, Dos Hermanas y Sagunto	Barcelona, Sevilla y Valencia	61.000 m²
Panattoni desarrollará su segundo proyecto en la Comunidad Valenciana	Alcira	Valencia	31.150 m²
El sector del automóvil contará con una plataforma intermodal en Galicia	O Porriño	Pontevedra	8.000 m²
Panattoni desarrollará su primer proyecto logístico en Sevilla	Sevilla	Sevilla	72.000 m²
VGP adquiere suelo logístico en Cataluña	Martorell y Granollers	Barcelona	35.000 m²
Meridia Capital finaliza la construcción de una nave logística en Gélida	Gélida	Barcelona	24.864 m²
Itercon construye para CBRE Global Investors un proyecto logístico en Valencia	Alacuás	Valencia	33.246 m²
Amazon desarrolla un nuevo hub en Gerona	El Far d'Empordà	Gerona	168.112 m²
Arrow se hace con una nave logística en Madrid	Velilla de San Antonio	Madrid	22.700 m²
Palm Capital saca a la venta su parque logístico de Los Gavilanes en Getafe	Getafe	Madrid	115.000 m²
Paack alquila una nave en Plaza	Zaragoza	Zaragoza	2.820 m²
Froiz construirá un centro logístico en Pontevedra	Barro	Pontevedra	24.124,5 m²
El Centro de Transportes de Burgos se amplía con un terreno colindante	Burgos	Burgos	220.000 m²
Cemevisa abre una nueva plataforma logística en Madrid	Torrejón de Ardoz	Madrid	6.800 m²
El puerto de Cartagena compra suelo para el desarrollo de la ZAL	Cartagena	Cartagena	276.143,17 m²
Decathlon comienza a operar en su centro logístico de la ZAL Port	Barcelona	Barcelona	95.987 m²
Merlin Properties cierra dos contratos de alquiler en Cabanillas Park I	Cabanillas del Campo	Guadalajara	43.202 m²
Inditex comprará cuatro nuevas parcelas en Plaza	Zaragoza	Zaragoza	63.500 m²
Galil Capital alquila una nave a Maxcolchon	Náquera	Valencia	13.557 m²
OCTUBRE-21			
P3 Logistic Parks cierra la compra de un portfolio de Pulsar Properties	Parets del Vallés, Torija, Fontanar y Ontígola	Barcelona, Guadalajara y To-	112.370 m²
Amazon ultima la apertura de un centro de entregas rápidas en Barcelona	Barcelona	Barcelona	10.000 m²
Nueva plataforma de Transportes Codina para productos congelados	Hostalets de Balenyà	Barcelona	55.000 m²
Algescom desarrollará una nueva plataforma en la ZAL del puerto de Motril	Motril	Granada	10.000 m²
Goodman desarrolla cuatro proyectos de última milla para Amazon	Montcada i Reixac, Constantí, Móstoles y Madrid	Barcelona, Tarragona y Madrid	161.000 m²
El Corte Inglés alquila una nave de P3 Logistics para el e-commerce	Parets del Vallès	Barcelona	19.000 m²
Panattoni comprará el mayor centro logístico de El Corte Inglés en Cataluña	La Bisbal del Penedès	Tarragona	45.000 m²
Amazon estrena su nueva estación logística de Mollet del Vallés	Mollet del Vallés	Barcelona	7.000 m²



By Aquila Capital

# Green Logistics, desarrollo y gestión de activos inmologísticos

*Una apuesta decidida por la sostenibilidad y la máxima operatividad de las instalaciones desarrolladas por Green Logistics, son las señas de identidad de la línea de negocio de Aquila Capital para el desarrollo de proyectos inmologísticos con un alto valor añadido.*



Green Logistics by Aquila Capital es la línea de negocio de logística de la compañía Aquila Capital que tiene una extensa experiencia en el sector, con proyectos logísticos en varios países europeos desde el año 2012. Actualmente desarrolla y gestiona activos en España, Portugal, Italia y Alemania. Sólo en la Península Ibérica, Aquila Capital cuenta actualmente con más de 750.000 m<sup>2</sup> de superficie logística en desarrollo.

Green Logistics destaca por el desarrollo de conceptos de naves logísticas 'big box' de última generación, de calidad y con una apuesta decidida por la sostenibilidad y la operatividad de sus instalaciones, aportando a sus proyectos un valor añadido basado en:

- Naves ubicadas en localizaciones estratégicas que destacan por la buena conectividad de redes de carretera, aeropuerto o tren.
- Equipo local especializado in-house y con sólida experiencia en el desarrollo de este tipo de activos, que ofrece un servicio 360° y acompañamiento técnico, desde estudios preliminares hasta la entrega llave en mano de la edificación, con un compromiso de inicio a fin del desarrollo.

**El sector inmologístico demanda cada vez más, edificaciones con diseño moderno y funcional basado no sólo en criterios de calidad arquitectónica, sino también de sostenibilidad energética.**

- Compromiso global corporativo con la sostenibilidad y criterios ESG (Environmental Social and Governance, Ambientales, Sociales y de Buen Gobierno según su traducción del inglés), ofreciendo al cliente ahorro en los suministros de las naves gracias a medidas de eficiencia energética.
- Gran capacidad de inversión para acometer los proyectos que sean necesarios para la



'Illescas Green Logistics Park' está dividido en seis parcelas.

**'Illescas Green Logistics Park' cuenta con 472.879 m<sup>2</sup> de superficie en seis parcelas para albergar proyectos inmologísticos sostenibles y adaptados a las necesidades del cliente.**

operatividad del cliente destacando la gran versatilidad del producto pudiendo ofrecer naves logísticas como de cross docking.

## Inversiones en 'logística verde'

Las inversiones de Aquila Capital en proyectos de Green Logistics tienen como objetivo ejercer un impacto positivo tanto en el medio ambiente como en la sociedad. Sus esfuerzos en el campo de las inversiones en logística verde incluyen:

- La instalación de sistemas fotovoltaicos en las cubiertas de las naves logísticas,

siempre que sea posible, y minimizar, así como compensar, la huella de carbono desde el primer día;

- La construcción de conformidad con los estándares BREEAM
- La compensación de las emisiones de CO<sub>2</sub> durante el proceso de construcción de las naves logísticas.

Hoy en día, y cada vez más, el sector inmologístico demanda edificaciones con diseño moderno y funcional basado no sólo en cri-

terios de calidad arquitectónica, sino también de sostenibilidad energética. Acorde a este desafío, Green Logistics ofrece una solución óptima para cumplir con ambos criterios, a través de su know-how técnico y de gestión de activos sostenibles.

Debido al crecimiento de espacios destinados a la logística, con contrataciones récord en el primer semestre del año, Green Logistics se encuentra en fase de búsqueda de oportunidades en los mercados del País Vasco y Cataluña, así como en la zona del Levante, al ser consideradas zonas de interés para la compañía a la hora de obtener ubicaciones atractivas para los proyectos.

La aceleración del sector inmobiliario logístico a raíz de la crisis de la pandemia por el Covid-19 ha transformado el mercado de la logística y el transporte como respuesta al incremento del e-commerce, que ya no se limita a las grandes ciudades. En este contexto, una mayor conciencia sostenible invita a replantear el modelo de las ciudades ante un sector que se encuentra en plena ebullición posicionándose entre los que mayor riqueza y empleo generan.

## Illescas Green Logistics Park

El caso de 'Illescas Green Logistics Park', ubicada en el centro peninsular, surge como respuesta a esa demanda. Un emblemático proyecto que cuenta con 472.879 m<sup>2</sup> de superficie, dividido en seis parcelas para albergar proyectos inmologísticos sostenibles y adaptados a las necesidades del cliente, en la localidad toledana de Illescas, a tan sólo 36 km de Madrid. El proyecto formará parte de la segunda fase del desarrollo de Plataforma Central Iberum Multimodal, que aspira a convertirse en el primer polígono eco-industrial logístico y primer polígono con sello BREEAM de España, con medidas de compensación de huella de carbono.

En cuanto a disponibilidades, actualmente se encuentra en fase de conversaciones con varios posibles clientes de diferentes perfiles: industrial, operadores logísticos y retailers con el fin de seguir desarrollando sinergias entre los ocupantes de este parque logístico.

De hecho, Illescas Green Logistics Park ya cuenta con el primer inquilino de una de las naves, como es la cadena distribuidora de alimentación DIA. Se trata de la nave logística más grande que DIA tiene en propiedad en España, con 68.000 m<sup>2</sup> construidos y que supondrá su principal centro de distribución en España.





# “NUESTRO PAPEL EN EL DISEÑO DE CADA NAVE ES CLAVE”

Luis Domínguez Macías, Real Estate Manager de DHL Supply Chain Iberia, analiza las claves para que las naves logísticas sean capaces de dar cabida a una gestión logística moderna y en constante evolución. a partir de la experiencia de su propia compañía, que utiliza activos de muy diferentes características.

**E**l punto de vista de los operadores logísticos es un elemento fundamental para el diseño de las naves logísticas.

Su perspectiva es esencial para que los activos se adapten como un guante a las necesidades de cada actividad logística.

Luis Domínguez Macías, Real Estate Manager de DHL Supply Chain Iberia, analiza el ejemplo de un gran operador.

- Cadena de Suministro (CdS): ¿Cómo está formada la red logística de DHL en España?

¿Cuántos inmuebles son, qué características tienen, dónde están ubicados?

- Luis Domínguez Macías (LDM): DHL Supply Chain dispone de **grandes almacenes con cobertura peninsular**, principalmente en la zona centro: Guadalajara-Madrid-Toledo, zona Noreste: Barcelona-Tarragona, País Vasco-Vitoria, Andalucía y Valencia.

Apoyando a esta red, disponemos de **colaboradores externos** para la distribución regional-local.

Operamos en almacenes en alquiler y en almacenes que alquilan directamente nuestros clientes. En España tenemos una **red de 45 almacenes** con diferentes características.

- CdS: ¿Cómo se ha diseñado la red? ¿Qué conjunto de factores determinan la ubicación concreta de una plataforma logística?

- LDM: La red se ha diseñado teniendo en cuenta criterios logísticos para disponer de una **red de distribución eficiente y competitiva**. En algunos casos, un almacén está asociado a un único cliente, por lo tanto las decisiones son consensuadas.

Como factores para la ubicación de una plataforma, tenemos en cuenta la localización más adecuada, la disponibilidad de inmuebles o suelos, las infraestructuras de transporte, la disponibilidad de Recursos Humanos, y en algunos casos **condicionantes de nuestros propios clientes**.

- CdS: ¿Cómo es el proceso para abrir una nueva instalación? ¿Lo lleva a cabo la propia empresa, se realiza a través de promotoras independientes?

- LDM: DHL Supply Chain tiene departamento Inmobiliario desde el inicio. Tratamos de conocer la disponibilidad de naves logísticas y suelos en el mercado. También estamos **en permanente contacto con los actores** relacionados con el sector inmoelogístico: entidades públicas, ingenierías, promotores, constructores, fondos de inversión, socimis, propietarios de naves, propietarios de suelos, foros y prensa especializada.

Así mismo estamos en permanente contacto y **colaboramos con agencias inmobiliarias internacionales, nacionales y locales**.

“En el futuro se verán más cambios en estructura y funciones de las naves”.



- CdS: ¿Qué papel juega DHL en el diseño final de cada activo? ¿Cómo es la relación con las promotoras y constructoras para definirlo? Además, los clientes también tienen algo que decir en este proceso. Sobre todo, en instalaciones monocliente, ¿cómo es el proceso en estos casos?

- LDM: Nuestro papel en el diseño de cada nave **es clave, sobre todo en las instalaciones monocliente**. Tanto en el layout de la nave, como en sus instalaciones. Disponemos de un departamento de Diseño de Soluciones para optimizar la gestión de la mercancía y las diferentes actividades de valor añadido dentro de la nave que pueden influir en la definición del inmueble. Si bien es cierto que nuestros altos estándares de calidad están en línea con los diseños de última generación de naves logísticas: tanto en su forma, calidad en los materiales, cumplimiento normativa local y en algunos casos superior, (fundamentalmente en las instalaciones de Protección contra incendios), así como en certificaciones medioambientales.

La fluida relación con ingenierías, constructoras, promotoras, inmobiliarias, Fondos, etc, tiene **como resultado que nuestras necesidades ya se tengan en cuenta a priori**. Por ejemplo: Características de la instalación de protección contra incendios, de la instalación de electricidad, la ubicación de cargadores de carretillas y robots, de la instalación de seguridad,

DHL Supply Chain Iberia dispone de una red de 45 almacenes en la península ibérica con características muy variadas

tipología de la Solera, oficinas y áreas sociales a lo largo del almacén, tipología de las campas de carga y descarga, muelles polivalentes, parking interiores, características de la cubierta y sistemas de evacuación fluvial, potencia eléctrica disponible....Una buena instalación además de ser eficiente y más respetuosa medioambientalmente, proporciona un mayor confort y seguridad a nuestros trabajadores y a nuestros clientes. Y reduce los costes de mantenimiento.

“Nuestro papel en el diseño de cada nave es clave, sobre todo en las instalaciones monocliente”.

- CdS: ¿Qué factores se tienen más en cuenta en el diseño: funcionalidad, cercanía a bolsas de mano de obra, confort de la plantilla, acceso a redes de comunicaciones, ...?

- LDM: Todos estos factores son tenidos en cuenta **de forma equilibrada**: la funcionalidad del diseño está relacionada con una gestión eficiente. La cercanía a núcleos poblacionales nos permite disponer de estos recursos humanos y dar confort a nuestros empleados para que sus desplazamientos al lugar de trabajo sean razonables. El acceso a las naves (infraestructuras de carreteras) es también clave para optimizar el transporte: tanto por estar



cerca de grandes vías de comunicación como los viales interiores de los polígonos donde están ubicadas las naves.

- CdS: ¿Hacia dónde están evolucionando las instalaciones logísticas, tanto en términos de sostenibilidad, como de ahorro energético, confort, ...?

- LDM: Las instalaciones logísticas, si miramos los últimos 20 años, han tenido una **evolución constante en su tipología e instalaciones**. Son un elemento clave en la cadena de suministro, cada vez más eficiente y que es capaz de adaptarse a las nuevas formas de distribución hacia los puntos de entrega: tanto si son fábricas, Retailers, clientes particulares, etc.

De la misma forma, pensamos que **veremos en el futuro más cambios**, eso sí, cada vez en espacios más cortos de tiempo.

Ya desde el proceso de construcción de la nave se han de tener en cuenta criterios medioambientales: reducción del impacto, gestión de residuos, .... Y ya con el inmueble operativo todo aquello relacionado con la sostenibilidad ha pasado de ser un elemento extra a ser un standard: luz natural, iluminación eficiente, gestión del agua, autoconsumo de electricidad con paneles solares, BMS, promoción del uso de vehículos eléctricos tanto los privados como los de transporte, gestión de los residuos, aislamientos para **ser más eficientes** en temperaturas. Todo ello, procura mayor confort a nuestros trabajadores y es social y medioambientalmente respetuoso. Tal es así que forma parte de la estrategia de la compañía.

**“ Las plataformas logísticas han tenido en los últimos 20 años una evolución continuada en su tipología e instalaciones ”.**

DHL Supply Chain Iberia desarrolla su red de naves atendiendo a las necesidades de sus clientes.

Y esto no sólo en nuevas instalaciones: desde hace tiempo tenemos un **programa de actualización de instalaciones** con impacto medioambiental consensuado con los propietarios de los inmuebles. En algunos casos con importantes inversiones.

- CdS: ¿Qué proyectos de nuevas instalaciones tiene DHL en España para el futuro inmediato

- LDM: DHL Supply Chain seguirá desarrollando su red de infraestructura de naves **atendiendo a las necesidades** de nuestros clientes: actuales o futuros, a la optimización, a las nuevas formas de distribución y a criterios medioambientales para conseguir lo antes posible: directa o indirectamente huella de carbono cero. La automatización y robotización de los almacenes es una realidad que está en nuestros almacenes y es muy apreciado por nuestros clientes. En estos momentos estamos implantando carretillas y transpaletas autónomas.

Por otra parte, recientemente hemos iniciado la **logística interna de repuestos y componentes** de Iberia Mantenimiento en las instalaciones de Iberia en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, y el envío de los mismos a todo el mundo. ●



# Soluciones para tu inmologística

Q2  
2022

Fase 1: Desde 13.903 hasta 56.698 m<sup>2</sup>. Fase 2: Posibilidad llave en mano hasta 115.000 m<sup>2</sup>

Illescas, Toledo

Q2  
2022

Desde 4.140 hasta 37.095 m<sup>2</sup>

Torrejón de Ardoz

Q4  
2022

Superficies modulares desde 6.000 hasta 22.000 m<sup>2</sup>

Valdemoro

## Last mile



Plataforma logística preparada para frío (+/-) de 3.740 m<sup>2</sup>

Madrid

Q4  
2022

Superficies modulares desde 2.281 hasta 9.441 m<sup>2</sup>

Villaverde



GLP adapta su actividad a las tendencias en auge

## TRES ESTRATEGIAS DE DESARROLLO PARA 2022

GLP pone la vista para el próximo 2022 en las principales plazas logísticas del país y, al tiempo, abre nuevas posibilidades en otras ubicaciones a través de una estrategia diversificada con la que se quieren cubrir inmuebles de diferentes tipologías que permitan atender diferentes segmentos de demanda.

**P**resente en 17 países y con más de 72 millones de metros cuadrados de activos bajo gestión, el balance en España se salda con 146.695 m<sup>2</sup> alquilados y una bolsa de suelo de más de 674.000 m<sup>2</sup>.

Con estos resultados, GLP tiene previsto para 2022 focalizarse en proyectos en Barcelona, Madrid y Valencia, aunque, al tiempo, también tiene previsto empezar a estudiar iniciativas en **otras plazas logísticas consolidadas** como Sevilla, Málaga o el País Vasco.

En este sentido, el grupo ha desarrollado **tres estrategias** para el mercado logístico español de cara al año que viene.

La primera de ellas se centra en **proyectos XXL**, con ubicaciones como la localidad toledana de Illescas, Guadalajara y el municipio valenciano de Sagunto como piedras de toque.

La segunda línea se dirige a **proyectos de última milla o de logística urbana**, como el

GLP ya tiene en proyecto tres nuevos parques para 2022, con entregas entre el último trimestre de ese mismo año y el tercer cuarto de 2023.

del barrio madrileño de Villavede.

Finalmente, la tercera estrategia está relacionada con el desarrollo de **proyectos en ubicaciones de segunda corona**, con superficies intermedias para poder ofrecer flexibilidad a los clientes. En este apartado está iniciativas como las de Pinto o de Santa Perpetua.

Con este planteamiento, GLP cuenta con **más de un millón de metros cuadrados en su pipeline** y, además, espera entregar hasta el tercer trimestre de 2023 un total de 180.000 m<sup>2</sup> de superficie construida.

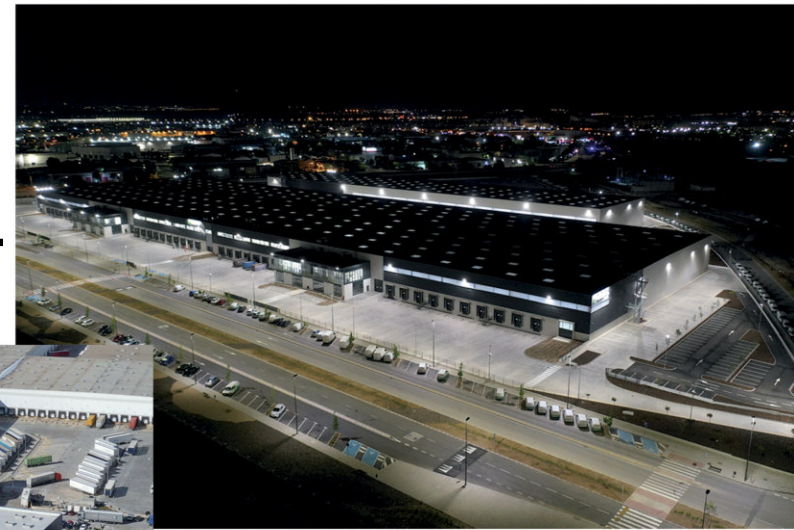
Con el fin de cumplir estos objetivos, la compañía centrará sus esfuerzos en la adquisición de **naves logísticas de calidad** en rentabilidad en el mercado de inversión, ya sean de activos singulares o en portfolio.

Así mismo, GLP estima que en el mercado se están imponiendo una serie de **tendencias** como son las naves multinivel, la instalación de paneles solares en las cubiertas de las naves, la generación de centros de datos, la incorporación de infraestructuras para vehículos eléctricos, la implantación de parques eólicos y la incorporación de nuevas tecnologías en los activos, principalmente las relacionadas con el internet de las cosas, la automatización y el big data.

En este contexto, la compañía tiene proyectados **tres parques en desarrollo a lo largo de 2022**. El primero de ellos es el de Masquefa, con 26.000 m<sup>2</sup> y entrega en el último trimestre de 2022.

El segundo es el de **Tarragona**, con 22.400 m<sup>2</sup> y entrega a finales del año que viene, mientras que el tercero es el de **Magna Park Tauro II**, en Sagunto, sobre 30.000 m<sup>2</sup> estando prevista la entrega para el tercer cuarto de 2023. ●

“Queremos conocer bien a nuestros clientes y que sus proyectos sean los nuestros”.



“Nuestro plan estratégico es hacer las cosas bien”.



Nació en República Checa y lleva en España desde 2012

# P3 Logistic Parks cumple veinte años de compromiso a largo plazo

*P3 Logistic Parks es una compañía con una clara vocación de permanencia. Fruto de esta solidez, desde hace veinte años viene desarrollando inmuebles de alta calidad adaptados a las necesidades de los inquilinos y sigue apostando por el mercado español a través de proyectos en el centro peninsular y en el arco mediterráneo.*



P3 Logistic Parks acaba de cumplir veinte años de actividad, desde su creación en 2001 en Praga, capital de la República Checa. Su trayectoria en este tiempo, le ha situado entre los cinco principales actores del sector inmo­logístico del Viejo Continente.

Desde el inicio de la actividad a comienzos del siglo XXI, la compañía se ha convertido en un referente por su apuesta de permanencia a largo plazo en el sector logístico, así como por un proceso de crecimiento y consolidación que le ha ido llevando en estas dos décadas a estar presente en once países europeos, tras su reciente desembarco en los Países Bajos.

En el mercado español, la andadura de **P3 Logistic Parks** se inicia en 2012, con la adquisición de un portfolio de cuatro inmuebles logísticos localizados en los municipios de Valdemoro, Alovera, Montanar y Pedrola.

Cuatro años después, la compañía abre su oficina en Madrid en abril de 2016, como señal inequívoca de la voluntad de permanencia que tiene desde hace casi una década. Ese mismo año fue adquirida por GIC, el fondo soberano de Singapur.

**P3 Logistic Parks está presente en once mercados europeos en los que cuenta con un total de 6,5 millones de metros cuadrados de superficie logística en gestión.**



Javier Mérida, director general de P3 Logistic Parks en España.



A día de hoy, **P3 Logistic Parks** cuenta en total con 6,5 millones de metros cuadrados de superficie logística en gestión en todo el continente europeo.

## Actividad en España

De ese volumen, en España la compañía cuenta con 650.000 m<sup>2</sup> en gestión, así como con entre 120.000 y 130.000 m<sup>2</sup> en promoción, con una ocupación actual del 100%. Su última actuación ha sido la entrega del que es su tercer proyecto en la localidad toledana de Illescas, sobre dos naves con un total de 50.000 m<sup>2</sup>.

La compañía mantiene su apuesta por este mismo municipio castellanomanchego con la adquisición de 90.000 m<sup>2</sup> de suelo, en el que tiene previsto un desarrollo de 59.000 m<sup>2</sup> de techo en dos nuevas naves, que se comercializarán antes de fin de año.

Así mismo, **P3 Logistic Parks** sigue adelante con nuevos proyectos en España, con varias opciones para hacerse con suelo en el corredor del Henares y el eje sur de la Comunidad de Madrid que, como indica su director general en España, Javier Mérida, se cerrarán en los próximos meses.

## Objetivo, el Arco Mediterráneo

Además, la empresa también quiere reforzar su presencia en el arco mediterráneo, especialmente en Barcelona, donde ya tienen un acuerdo para desarrollar un suelo en el entorno de la AP-7, y en Tarragona. También la Comunidad Valenciana es una prioridad para **P3 Logistic Parks** donde, tras finalizar un *llave en mano* en el municipio castellonense de Onda que se entregará en el primer trimestre de 2022, trabaja en nuevas oportunidades que se materializarán en los primeros meses de 2022.

Tras hacerse este mismo año con el portfolio de Pulsar y KKR, con un total de cinco activos logísticos ubicados en Barcelona, Guadalupe y Toledo, con 112.370 m<sup>2</sup> en su conjunto, **P3 Logistic Parks** sigue analizando alternativas para, como refiere Mérida, cre-

cer en un mercado como el español que, a su juicio, se va a seguir desarrollando de forma positiva y sana, tal y como viene haciendo de forma sólida en los últimos ejercicios.

Para conseguir este crecimiento, **P3 Logistic Parks** apuesta por desarrollar inmuebles de calidad, que le permitan mantener una inversión a largo plazo, de la mano de inquilinos a los que acompañar durante toda la vida útil de los activos.

Por eso, como explica el director general de **P3 Logistic Parks**, la compañía seguirá con un mix adecuado de desarrollos en especulativo y de llaves en mano para aprovechar el conocimiento del sector logístico acumulado, al tiempo que concentra su interés en la disponibilidad de suelo para tener un banco en distintos estados de desarrollo, con el fin de mantener la actividad de promoción.

Además, aunque la compañía no es una desarrolladora, como recuerda Javier Mérida, esta actividad le permite aprovechar su profundo conocimiento del sector logístico para poder decidir sobre aspectos cada vez más importantes para la productividad de los inmuebles logísticos, como es su ubicación, sus conexiones viarias o los viales y urbanización, siempre de la mano de socios locales.

Con el fin de dar respuesta al crecimiento continuado de su actividad, la compañía también ha incrementado su plantilla en España, incorporando perfiles muy profesionalizados que cubren áreas como las de comercial, gestión de activos, construcción, finanzas y marketing, hasta sumar un total de catorce profesionales.

Con todo ello, **P3 Logistic Parks** busca posicionarse como socio de confianza, con vocación de permanencia a largo plazo en un momento de profunda transformación para el sector y en el que, como afirma Javier Mérida, se busca aumentar la productividad de los inmuebles, yendo más allá de las certificaciones de sostenibilidad y buscando incorporar elementos de calidad que permitan desarrollar activos que tengan en cuenta el bienestar de los usuarios, la conectividad y las necesidades de automatización que requiere una operativa logística en constante transformación, entre otros aspectos.

En definitiva, **P3 Logistic Parks** busca, a través de la colaboración, ofrecer a sus inquilinos un profundo conocimiento de la realidad del sector logístico que le permiten adaptar los inmuebles a una actividad en constante ebullición.





El 24 de abril de 2022 se cumplen 20 años de su constitución

## Pulsar Properties, cultura colaborativa

*En estos últimos 10 años Pulsar Properties ha hecho de la colaboración una de sus señas de identidad. Ahora, la compañía trabaja en nuevas alianzas para desarrollar nuevos proyectos en nuevas zonas geográficas y, a la vez, centrados en la rehabilitación de espacios logísticos e industriales en desuso.*

Pulsar Properties ha hecho de la colaboración una de sus señas de identidad definitiva en sus casi veinte años de historia, sobre la base de que la confianza mutua forjada entre diferentes organizaciones empresariales permite llevar a cabo operaciones de gran volumen y con una profunda voluntad de transformación.

Para la compañía, el trabajo colaborativo y las alianzas son fundamentales. Tradicionalmente, Pulsar Properties ha canalizado esta filosofía a través de joint ventures, como la desarrollada con los fondos de inversión internacionales KKR y Round Hill Capital y la creada con Krean-LKS.

Esta cultura del acuerdo tan arraigada en el alma de Pulsar Properties cristaliza en nuevos proyectos de cara al futuro inmediato,

en los que cobran una especial relevancia dos aspectos.

El primero de ellos está relacionado con la calidad de los inmuebles, mientras que el segundo pone el acento en la sostenibilidad, como factor crucial en el desarrollo de proyectos logísticos.

Ambos elementos se unen en el desarrollo de proyectos adaptados a las necesidades de los operadores logísticos, cuidados hasta el mínimo detalle en cuanto a calidad y respeto medioambiental, que se traducen en la adopción de los más rigurosos estándares constructivos.

**Pulsar Properties tiene la mirada puesta en ampliar su área de acción a nuevas zonas geográficas, así como en impulsar la rehabilitación de activos antiguos, pero sin perder de vista su actividad en Torija.**



Además, en un contexto en el que la reindustrialización cobra vigencia, la compañía fundada en abril de 2002 no ha perdido nunca de vista el componente industrial en sus desarrollos.

### Proyectos de futuro

Dentro de esta filosofía empresarial, Pulsar Properties tiene la vista puesta, de cara al

futuro, en la ampliación de su radio de actuación por una parte, y en la reconversión de instalaciones logísticas.

En este sentido, la compañía busca, por un lado, desbordar las actividades que viene realizando en el centro peninsular para entrar en nuevas áreas geográficas, especialmente en el norte del país y, al tiempo, por otro, también pretende aprovechar la im-

portante demanda de instalaciones en buenas ubicaciones y que se traduce en una tendencia creciente al reaprovechamiento de naves antiguas para adaptarlas a las necesidades que tiene el sector logístico hoy en día.

Así, la compañía se fija los objetivos de llegar al País Vasco y ampliar su huella en el centro peninsular, así como en Valencia, con nuevos proyectos, sin perder de vista la apuesta que viene realizando desde hace años en Torija con nuevos proyectos. A este respecto, Pulsar también analiza nuevos planes para este municipio caracense que ha sido su tradicional centro de operaciones y que ofrece unas condiciones logísticas inmejorables.

### Con el foco en la rehabilitación

En cuanto a la rehabilitación de instalaciones logísticas, Pulsar apuesta por convertir los polígonos industriales tradicionales en parques empresariales modernos apoyados en una logística moderna, en la que la accesibilidad, los espacios y el cuidado de los materiales es esencial, junto con unas condiciones adecuadas de trabajo y servicios para las personas que desarrollan su labor en estos espacios.

De este modo, se pueden aprovechar espacios en desuso para darles una segunda vida, algo que, a su vez, también redundará en una mejora del componente medioambiental y social de estas zonas que así cobran nueva vida, adaptadas por completo a unas nuevas necesidades más actuales.

### El alma social de Pulsar

Otra faceta igual de importante es la labor social de la compañía a través de la Fundación Pulsar, que desarrolla desde 2006 su actividad en tres niveles diferentes, como son el ámbito económico y social, el cultural y el de la sostenibilidad y el cuidado del medio ambiente.

La Fundación Pulsar impulsa iniciativas solidarias a través de proyectos con un fuerte componente social que aunan lo lúdico con el compromiso en favor de las zonas más desfavorecidas y con el fin de potenciar el cuidado del medio ambiente.

En línea con la filosofía empresarial de Pulsar Properties, la Fundación Pulsar también ha desarrollado fuertes lazos colaborativos con otras entidades para sacar adelante proyectos para luchar por un futuro mejor y más sostenible.



José María Alaña, consejero delegado de Pulsar Properties.



Encarecimiento de materiales en la construcción

# COSTES AL ALZA

El incremento de los costes de la construcción amenaza con romper la buena tendencia del sector logístico español y supone una presión adicional sobre las rentas, justo en plena recuperación tras la crisis sanitaria.

Las subidas en los costes es uno de los pocos factores que amenazan el **interésante desarrollo** que tiene el mercado español de construcción de instalaciones logísticas.

La situación, según la Confederación Nacional de la Construcción, es tan grave en el conjunto del sector que el encarecimiento de las materias primas está provocando que **un 39,5% de las empresas** se hayan visto obligadas a cancelar o paralizar sus obras, según el estudio 'Impacto de la subida de las materias primas en la construcción' de la Confederación Nacional de la Construcción.

Así mismo, el encarecimiento de las materias primas **amenaza la viabilidad** de muchos de estos proyectos, ya que ha incrementado el coste total de las obras, de media, alrededor de un 22,2%.

**250** visados de obra para proyectos industriales o logísticos se suman en España entre enero y julio de 2021.

El pasado 2020 se sumaron 390 visados de obra nueva industrial y logística.

La situación implica que la cuantía, en muchos casos, supera a la que debe asumir la empresa si decide abandonar el proyecto, puesto que las penalizaciones pueden ser de un 0,02% del contrato o **entre 1.000 y 2.000 euros por día natural**.

En este contexto, los **materiales que más se han encarecido** en los últimos tres meses han sido la madera, con una subida de un 125%, la piedra, que se ha disparado un 68%, y el cobre, que se ha incrementado en un 63%.

El análisis indica además que **un 75,6% de las compañías** que operan en el sector ha sufrido desabastecimientos o retrasos inusuales durante los últimos tres meses en la entrega de materiales imprescindibles como la madera, el acero o el aluminio.

El desabastecimiento de materiales en el transcurso de las obras ha provocado que **en más de la mitad de los casos** se haya producido un retraso en la ejecución de las unidades de obra sin afectar al plazo, mientras que un 21,8% de las empresas haya optado por la paralización de la obra o un 12,3% se haya retrasado en los plazos de finalización, entre otros.

## Escenario al alza

También las estadísticas oficiales refrendan este **escenario de incremento** de los costes.

En concreto, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana calcula que la construcción no residencial ha visto un mayor incremento de los costes, que el pasado mes de julio era de **un 13,73%**, con lo que acumulaba en los siete primeros meses de 2021 una subida de un 7,65%, frente al 5,89% del total de la construcción en España.

En cuanto al **coste de la mano de obra**, se ha incrementado entre enero y julio un 3,94%, mientras que el consumo de materiales en la construcción no residencial ha crecido un 9,65%, con un fuerte ascenso en julio de un 17,62%, con el resultado de un **incremento en el total de la construcción en julio de un 11,68%**.

Dentro de este ámbito, y por lo que respecta a los materiales más usados en la construcción de inmuebles logísticos, los precios de los **áridos** se han incrementado en la primera mitad de año un 0,11%.

Por contra, el coste del **cemento** no presenta variaciones anuales al final de la primera mitad de 2021, aunque que el del hormigón, por el encarecimiento de los áridos sí que lo ha hecho en un 1,36% y el de los prefabricados sube algo menos, un 0,9%.

También los precios del **acero** se han disparado un 20,1% en el primer semestre de 2021, con una subida más moderada de los productos asfálticos del 2,35% en el acumulado.

**Se estima que en más de la mitad de las obras se han producido retrasos en la ejecución de las unidades de obra, aunque sin llegar a afectar al plazo total de los proyectos.**

De igual modo, los costes de los **equipos de climatización y ventilación** mantienen subidas muy discretas de un 0,36% en la primera mitad del ejercicio, mientras que, por el contrario, los precios de los aparatos de alumbrado han disminuido un 0,37% en el período.

## Aumentan los visados

Sin embargo, este incremento de los costes parece que **no está teniendo**, al menos en los siete primeros meses de 2021, un impacto reseñable en la ejecución de los desarrollos logísticos.

En este sentido, los registros del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana señalan que entre enero y julio se han gestionado un total de **250 visados de obra** para proyectos industriales y logísticos en todo el país y en el mismo período de 2020 se contabilizaban 234 visados, con lo que el incremento anual con respecto a los siete primeros meses de este ejercicio es de **un 6,84%**.

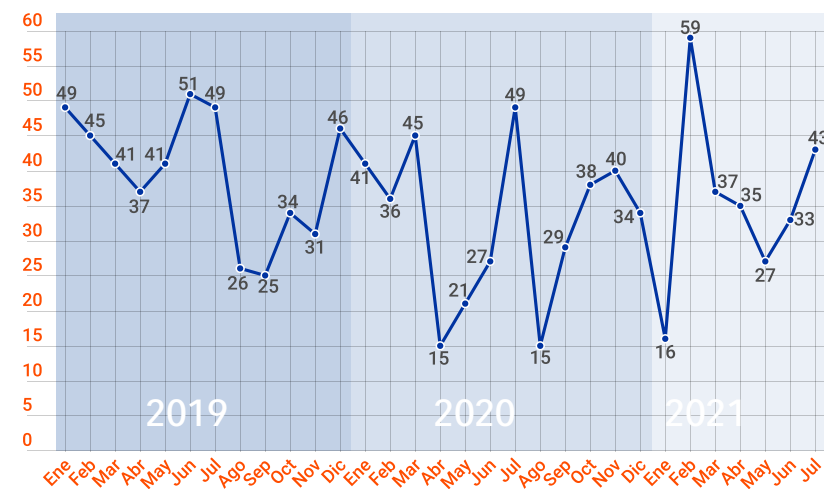
Tanto es así que el registro se coloca a poca distancia del **total anual en 2020 de 390**, con lo que es posible alcanzar una cifra similar a la del pasado año, a la espera de que los meses res-



## EVOLUCION MENSUAL

(índice con base en enero de 2015)

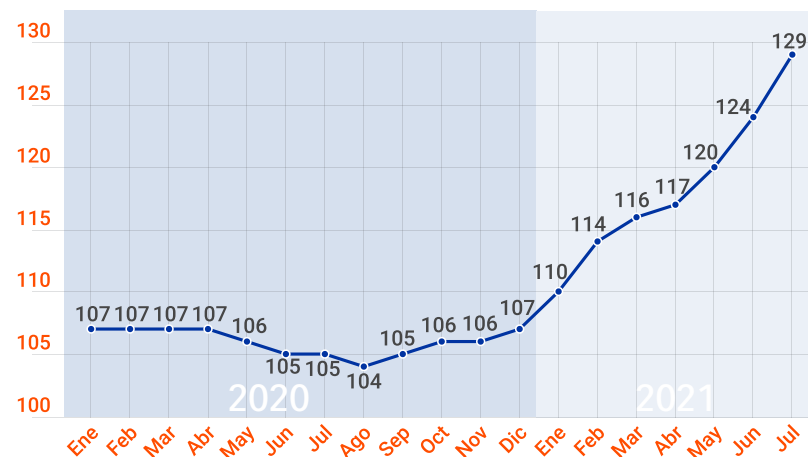
### VISADOS DE OBRA INDUSTRIAL Y LOGÍSTICA NUEVA 2019-2021



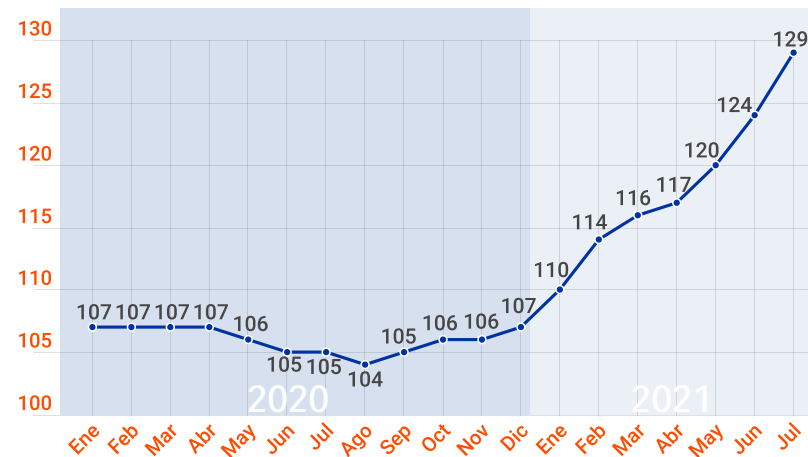
**+13,7%**

crecimiento de los costes de la construcción no residencial en España en julio de 2021.

### COSTES CONSTRUCCIÓN NO RESIDENCIAL



### COSTES CONSUMO MATERIALES CONSTRUCCIÓN NO RESIDENCIAL



tantes de 2021 confirman las expectativas de proyectos que existe en el sector, aunque la tendencia el año pasado fue negativa, con un retroceso de un 17,89% con relación a 2019, durante un ejercicio marcado a fuego por el impacto de la pandemia y que en el ámbito de la construcción supuso un parón completo de la actividad durante varias semanas.

De hecho, el pasado mes de **febrero** se alcanzó el mayor volumen mensual de visados de obra industrial o logística desde enero de 2019, al menos.

Además, en **julio** el sector ha sumado 43 visados de obra, una cifra ciertamente reseñable, aunque también inferior a los 49 del mismo mes del año pasado.

Las **alteraciones que viven los flujos del comercio internacional**, las tensiones que vive el mercado de la energía y la presión sobre los costes laborales parece que se mantendrán durante los próximos meses, al menos hasta bien entrado 2022.

Todo este escenario, junto con la incertidumbre sobre la evolución de la pandemia, aunque la demanda y el consumo dan muestras de solidez, como demuestra la tendencia inflacionista que se ha desatado en los últimos meses, dibuja un panorama de **ascensos sostenidos de costes para los próximos meses**, que afecta a la rentabilidad de los proyectos logísticos, en un sector que es muy sensible a los cambios en las rentas.

**Según el panorama internacional, los incrementos de costes se mantendrán de cara a los próximos meses, con efectos sobre rentabilidades y rentas, en un sector muy sensible al precio”.**

De igual manera, otro factor a tener en cuenta es el impacto de **posibles retrasos** en las entregas de materiales, o incluso de incumplimientos en los suministros sobre los plazos de entrega de los proyectos, algo de vital importancia para un sector en el que se ha avanzado mucho en los últimos tiempos en agilidad, pese a la aún tediosa burocracia administrativa.

Es posible, que la situación haga que muchos operadores **se replanteen los proyectos** si se incrementan los plazos de puesta a disposición de los activos, por lo que este incremento de los costes de construcción y sus

**PANATTONI**

PANATTONI ES EL PROMOTOR DE  
PLATAFORMAS LOGÍSTICAS E INDUSTRIALES  
LÍDER EN EUROPA CON 12 MILLONES DE M<sup>2</sup>  
DE ESPACIO INDUSTRIAL CONSTRUIDO  
PARA SUS CLIENTES



## NAVES EN ALQUILER

### PARK BARCELONA

CASTELLBISBAL

HASTA 17.175 m<sup>2</sup>

### PARK BILBAO I

ABRA INDUSTRIAL

HASTA 7.500 m<sup>2</sup>

### PARK MADRID

GETAFE - CARPETANIA

HASTA 9.500 m<sup>2</sup>

### PARK SEVILLA II

ALCALÁ DE GUADAIRA

HASTA 11.500 m<sup>2</sup>

### PARK VALENCIA I

PICASSENT

DESDE 4.500 m<sup>2</sup> HASTA 19.000 m<sup>2</sup>

### PARK VALENCIA II

ALZIRA

HASTA 60.000 m<sup>2</sup>

### PARK VITORIA I

JUNDIZ

DESDE 2.500 m<sup>2</sup> HASTA 33.000 m<sup>2</sup>

### PARK ZARAGOZA II - ZARAGOZA III

PLA-ZA

DESDE 2.500 m<sup>2</sup> HASTA 25.000 m<sup>2</sup>





efectos colaterales de desbastecimientos o retrasos, podría actuar como un **elemento de-sincentivador** de una demanda que hasta ahora se muestra sólida, especialmente a la vista del margen de maduración que tiene el comercio electrónico español, precisamente un sector en el que la rapidez y la agilidad son críticas.

#### Nuevas tecnologías en la construcción

Sin embargo, desde el punto de vista de los actores de la construcción logística, esta situación **sigue sin solución de continuidad casi a la pandemia**, en la que muchos de ellos ya se vieron obligados a renegociar rentas con sus inquilinos, muy afectados por el impacto que tuvieron los confinamientos y las limitaciones en la movilidad de las personas sobre el consumo en el canal físico.

En consecuencia, la situación implica una nueva vuelta de tuerca sobre la **presión que sufren las rentas** y obligará a los implicados a buscar alternativas para aquilatar al máximo los costes, intentando no alterar los plazos de puesta a disposición, ya que de ellos depende la actividad de los inquilinos.

Esta situación podría ser un acelerador de la introducción de nuevas tecnologías como la robotización, la impresión 3D o la **industrialización de las construcciones**.

Se vivirá en cierto modo, **un proceso paralelo al que ha vivido el propio sector logístico durante la crisis sanitaria**, al ver cómo en cuestión de meses se han acelerado de manera radical tendencias que llevaban fraguándose años.

Precisamente un reciente análisis del MIT apunta a que la **fabricación robótica y digital** en las obras podría revolucionar el sector de la construcción.

La tendencia apunta a la **producción de materiales in situ**, con el fin de generar un proceso industrial que podría reducir el tiempo de entrega de los materiales, acortar los plazos de ejecución de los proyectos, disminuir los costes de material y potenciar la consistencia en la calidad de los productos.

Lo cierto es que **la incertidumbre es máxima** en toda la actividad económica. Además, coinciden en el tiempo dificultades que estrangulan las cadenas de suministro internacionales con diversos cuellos de botella, con tensiones inflacionistas que dificultan una recuperación definitiva tras un azaroso 2020.

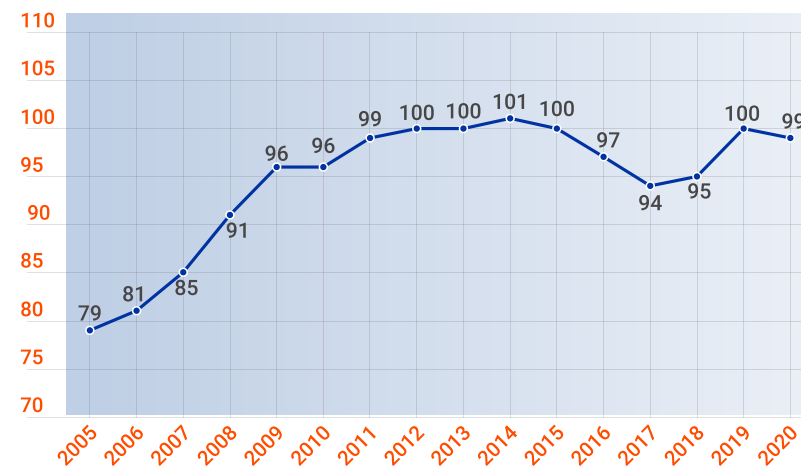
De igual modo, a la vista de la complejidad del panorama, la **colaboración** entre todos los actores también se erige como un elemento fundamental para conseguir un equilibrio adecuado entre los difetentes intereses que tiene cada participante, con el fin de llevar a buen puerto cualquier proyecto. ●

**“Las nuevas tecnologías pueden aportar un plus de eficiencia y de reducción de costes en la construcción, además de servir para acortar plazos de entrega”.**

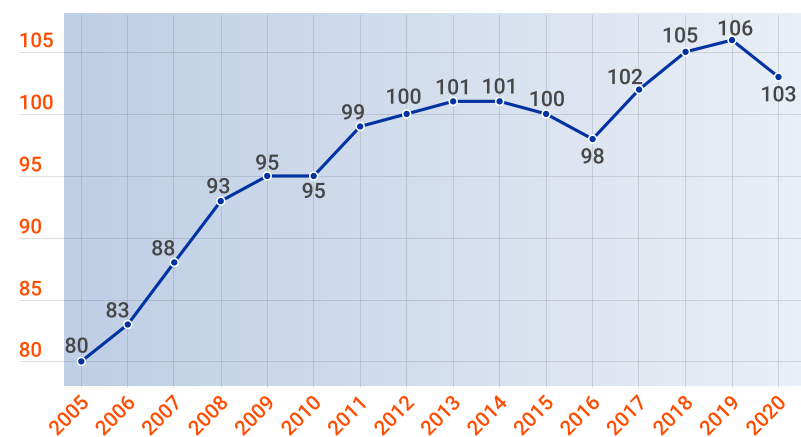
#### EVOLUCION ANUAL DE COSTES

(índice con base en enero de 2015)

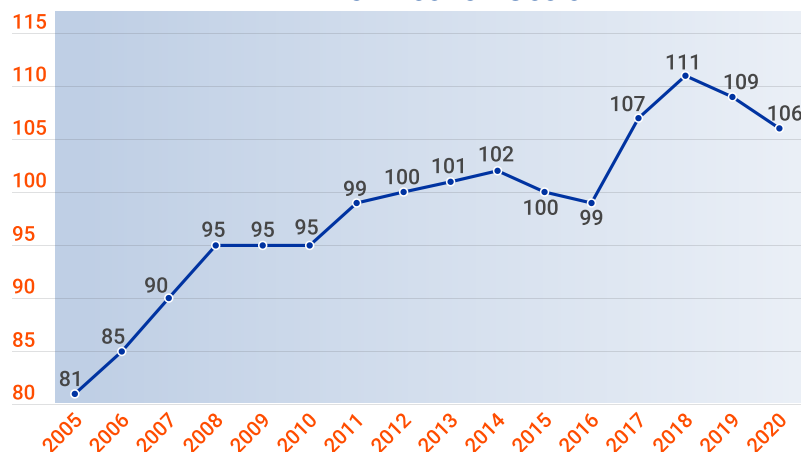
##### MANO DE OBRA EN LA CONSTRUCCIÓN NO RESIDENCIAL



##### COSTES TOTALES EN LA CONSTRUCCIÓN NO RESIDENCIAL



##### MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN



## De una ‘Logística Soviética’ a una Orgánica

Es obvio que Frank Lloyd Wright nunca construyó en la Unión Soviética, pero si hubiera vivido 150 años, ¿habría construido una Nave Logística?

Seguro que no, pero quizás este sería el momento en que sí se lo habría planteado algún fondo de inversión avezado con la intención de sobrevalorar su patrimonio.

Oswald Grube en su tratado *“Construcciones para la Industria”*, apuntaba en 1972 acerca de la costosa solución de la fachada de Marcel Breuer en la Fábrica de Ventiladores en Nivelles-Bélgica:

*“En el transcurso de los años se comprobó que el personal aumentaba la producción cuando se trataba de trabajar para una empresa moderna y progresista...”*

Esa era la situación del desarrollismo en Europa Central y en EEUU en las postrimerías de la década de los ‘60 del siglo XX. Luego el cuento cambió y la eficacia distanció a la edificación industrial de las mejores aportaciones arquitectónicas. Y en ese largo devenir de casi 40 años se ha desarrollado una *Arquitectura Logística* como respuesta unilateral al “contenedor” indiferenciado, solucionando su respuesta funcional del almacenamiento, como planteamiento soviético: austero y mínimo por concepto, pero con una suerte de construcción tradicional.

En los últimos seis años esta *Logística Soviética* ha evolucionando en consonancia con la pujanza de nuevos actores en la Arquitectura del Almacén: i) la Convivencia de los usos, ii) la Sostenibilidad y el Ecodiseño, iii) la Certidumbre Inmobiliaria y iv) la Especialización del Transporte. Tales catalizadores, integrados en la abierta necesidad logística como objeto del deseo de las nuevas estructuras comerciales digitales, han creado las condiciones necesarias para la evolución de una logística de mínimos, rala, gris y soviética, a una logística que, ¿por qué no calificarla de *Orgánica*?, capaz de transpirar todas las contradicciones y vectores tan dispares a coordinar.

Esta *Logística Orgánica* ha de ser capaz de alber-



**RAMÓN NAVARRO**

Arquitecto,  
Director de  
NC Arquitectos

gar la convivencia de uso ampliando la dialéctica de estrictas oficinas con el almacenamiento, para dar cabida a usos alternativos como *“show-rooms”* comerciales, a instalaciones de *“out-let”* en extensión de lo almacenado, a puntos de reparación, en definitiva, a convivencias contemporáneas de alcance comercial, a espacios que amplían la práctica funcional originaria, creando una evidente evolución urbanística que necesita una abierta reflexión de su zonificación, de las obsoletas ordenanzas, del perverso entendimiento de la *“edificabilidad”*, así como el necesario replanteamiento de la cercanía de los usos residenciales junto con el conflicto de la movilidad, por un lado con el necesario transporte de la mercancía y, por otro, con la creciente peatonalización.

Todo este menú de elementos proactivos entorno a la *Arquitectura Logística* desembocan en la demanda de una edificación mucho más diversa y deseosa de plasmar un sello propio y distinguible, generando un foco de atención sobre el revestimiento del contenedor, sobre la fachada, derivado de un manejo más intenso del diseño.

De esta forma, en los últimos años, se ha producido una evolución formal con significaciones de la fachada que, en su origen funcional podrá suponer una multiplicación de respuestas a las distintas posibilidades de los usos. Evolución de una piel rígida de hormigones, a veces pintados, pero que ahora están capacitando otro tipo de fachadas, soluciones con mayor presencia de elementos metálicos, con aperturas de vanos más destacadas, con elementos de reconocido eclecticismo arquitectónico que llegan al paroxismo de usos cromáticos en un intento de nominación a modo de *“branding-box”*, características que hacen pensar en un momento álgido de estas arquitecturas, más abiertas y preocupadas por el ecosistema laboral y social que están generando, proceso que debe continuar con implementaciones en la prefabricación, en especial, de los espacios complementarios al almacenamiento, para convertirse sin duda, en referencia de una deseable *“prefabricación orgánica”* tan necesaria en el actual panorama de la construcción.



Cierra 2021 con una cartera de 90 millones de euros

# GSE afronta el 2022 con optimismo

*Ramón Lázaro, director comercial de la constructora que en 2019 se integró en el grupo alemán Goldbeck, pasa revista a la cartera de proyectos actualmente en marcha, en el mercado ibérico.*

Para el Grupo GSE y para todo el Grupo Goldbeck, 2021 va a ser nuevamente un año de récord. Durante los últimos años, las cifras de contratación y de facturación han ido creciendo de manera considerable, incluso en los dos últimos años, marcados por la pandemia. Y eso se debe a la suma de los buenos resultados de todas las filiales del grupo, en prácticamente toda Europa y en China, puntualiza Ramón Lázaro, director comercial de la constructora GSE en España.

Hay que decir que, desde este año, todas las empresas del Grupo GSE pasarán a cerrar el año contable a 31 de marzo, adaptándose y unificando los criterios que utilizan todas las empresas del Grupo Goldbeck. Por lo tanto, aunque nos acercamos al final del año 2021,

a nosotros todavía nos quedan tres meses para tener los resultados definitivos. No es momento de adelantarse tanto en el tiempo, pero la previsión a día de hoy, es que el Grupo GSE en su conjunto supere con creces los 670 millones de cifra de ventas en 2020.

**Nuestros objetivos para 2022 pasan por consolidar el crecimiento experimentado en los últimos ejercicios, y por supuesto repetir con los clientes, lo que será una prueba evidente de su satisfacción.**



## Se incorpora Portugal

En lo referente al mercado español, desde hace un par de años se ha incorporado Portugal al ámbito de actuación de GSE, al tratarse de un país con oportunidades para los clientes del ámbito logístico. Para ello, se ha constituido una nueva filial con la máxima, lo que posibilita la ejecución de obras sin límite de importe económico.

En el segundo trimestre de este 2021 se han iniciado las obras de un proyecto que tras más de dos años de diseño, y una vez obtenida la licencia de obra, se desarrolla para Aquila Capital, bajo su denominación Green Logistics. Se trata de un proyecto de casi 115.000 m<sup>2</sup> de superficie en dos naves casi idénticas, y al que, antes de iniciar la obras, se decidió incorporar 7.000 m<sup>2</sup> de frío negativo para satisfacer las necesidades de su inquilino. Las obras avanzan a buen ritmo, y está previsto que estén concluidas a finales de 2022.

Ya en el territorio español, se han finalizado proyectos para clientes como Montepino y Segro, y se han iniciado las obras del tercer proyecto de Mountpark, una nueva plataforma, de 12.430 m<sup>2</sup> que se ubica en la Plataforma Central Iberum de Illescas. Cabe destacar también el trabajo realizado en varios proyectos que se iniciarán en breve, y que por el momento dejamos sin concretar.

## Objetivos para 2022

Con todo lo mencionado, el año 2022 comienza con una cartera cercana a los 90 millones de euros. Para el equipo que integra España y Portugal (los que estamos aquí, junto con todos los que proporcionan soporte desde la central, ha sido un año lleno de retos, de muchos esfuerzos, y muchas satisfacciones, apunta Lázaro.

Nuestros objetivos para este próximo año pasan por consolidar el crecimiento experimentado en los últimos ejercicios, y por supuesto repetir con los clientes, lo que es una prueba evidente de su satisfacción. Estamos convencidos de que el sector logístico seguirá en auge, tal como hacen prever los indicadores que nos comparan con nuestros vecinos europeos. No hay que olvidar, no obstante, que GSE desarrolla no sólo proyectos logísticos, sino también industriales, en lo que hay que hacer especial hincapié.

## También en el sector industrial

Desde hace tiempo que estamos haciendo prospecciones en los sectores industriales



GLOBAL SOLUTIONS & ENGINEERING

que necesitan expandirse, para ofrecer nuestros desarrollos "llave en mano". En este tiempo, hemos constatado que las industrias tienen diferentes formas de afrontar sus nuevos proyectos, pero que algunos ven nuestras soluciones de forma muy positiva, por lo que esperamos que algunos de ellos confíen pronto en nosotros para la construcción de nuevas instalaciones.

No obstante, 2020 también va a ser un año difícil en lo que se refiere a la gestión de los costes de construcción. Es algo que no sólo depende de nosotros, pero sí depende de nosotros gestionar la situación de forma que no resulte perjudicial ni para GSE, ni para nuestros Clientes o nuestros proveedores. En toda esta vorágine de acontecimientos, debemos esperar que todo vuelva a una estabilidad, pero sin duda debemos cambiar de una forma u otra la manera de relacionarnos con nuestros Clientes.

Resulta paradójico pero, además de esta incertidumbre en lo relativo a los costes de los materiales de construcción, es preciso seguir apostando por la implantación de políticas

ESG (Environmental, Social and Governance) dentro de GSE. Hemos sido pioneros en nuestro sector, y el éxito y el futuro de las empresas hoy en día va más allá de los sellos de certificaciones ambientales.

Por eso es preciso trabajar en acciones que realmente resulten útiles para reducir la huella de carbono de nuestros edificios (tanto en su construcción, como durante su explotación), pero también en conseguir que nuestros trabajadores, y los trabajadores de los edificios que construimos, tengan una muy buena calidad en su entorno laboral, favoreciendo las políticas que impulsen la productividad a través del bienestar de las personas. En todos los ámbitos de las empresas, el factor humano es fundamental.

Tenemos ya marcado un objetivo ambicioso para llegar al año 2025 con unos altos estándares en materia de políticas ESG, y estamos seguros de que nuestros clientes también están trabajando en ello y lo van a valorar. Esperamos poder ofrecerlo, desde las primeras fases iniciales de los proyectos, a todos nuestros clientes, sin un coste adicional para ellos.

Ramón Lázaro,  
Director Comercial y  
Desarrollo de Negocio  
en GSE





## Nuevos proyectos y contratos

# VGP LOGRA UN RENDIMIENTO RÉCORD EN 2021

El promotor cuenta actualmente con 1.619.000 m<sup>2</sup> en construcción, lo que supondrán unos 100 millones de euros adicionales en rentas anuales.

El Grupo VGP ha cerrado los primeros 10 meses de 2021 con un **sólido rendimiento operativo**, que se ha visto respaldado por la fuerte demanda de los clientes.

El promotor, gestor y propietario de activos logísticos y semi-industriales ha firmado y renovado contratos de arrendamiento por valor de **63,4 millones de euros** hasta octubre, una cantidad muy por encima de los 34,6 millones del mismo periodo del año 2020.

**63,4** millones de euros en contratos de arrendamiento firmados y renovados hasta octubre de 2021.

Esto supone que sus ingresos totales por alquileres anualizados se han situado en 240,5 millones de euros, que representan un **crecimiento del 29,8%** en lo que va de este 2021.

Además, actualmente cuenta con **1.619.000 m<sup>2</sup> en construcción**, equivalente a 2,2 veces el nivel que había alcanzado en el mes de octubre de 2020.

El promotor desarrollará un proyecto sobre los terrenos del antiguo astillero La Naval.

Esta cantidad supondrá, al mismo tiempo, unos **100 millones de euros en rentas anuales adicionales** una vez estén construidos y alquilados estos proyectos en su totalidad. De hecho, en este momento ya está prealquilado el 80,7% de los mismos.

Por otro lado, VGP ha adquirido 3.170.000 m<sup>2</sup> de nuevas posiciones de suelo y tiene comprometidos otros 4.210.000 m<sup>2</sup>, aún sujetos a permisos. En total, el **banco de suelo adquirido y comprometido** ha crecido hasta los 10.490.000 m<sup>2</sup>.

En cuanto a su colaboración estratégica con Allianz, ha llegado a un principio de acuerdo para la puesta en marcha de una **cuarta 'joint-venture'** con una capacidad de inversión de 2.800 millones de euros.

## Más de un millón de metros en España

En España, VGP inició su andadura en junio de 2015. Desde entonces, ha cerrado la adquisición de más de **un millón de metros cuadrados netos de suelo industrial** en Madrid, Barcelona, Zaragoza, Valencia, Sevilla y ahora en Sestao.

Allí pretende desarrollar un nuevo proyecto en los **terrenos del antiguo astillero La Naval** en la ría de Bilbao. Su intención es revitalizar esta zona industrial, que abarca 280.000 m<sup>2</sup> de superficie, incluidos los edificios industriales existentes, los diques secos y las oficinas del antiguo astillero.

El plan de VGP para el nuevo parque, enfocado principalmente en las actividades industriales, pasa por **mantener elementos y edificios existentes** para preservar de este modo las características icónicas del antiguo astillero.

En este sentido, la resolución de las licencias y autorizaciones se está tramitando en estrecha **colaboración con todas las administraciones** implicadas.

**“VGP ha llegado a un principio de acuerdo para la puesta en marcha de una cuarta joint-venture con Allianz, con una capacidad de inversión de 2.800 millones”**

Por otro lado, en consonancia con la apuesta del grupo por desarrollar un proyecto basado en el cumplimiento de los requisitos de **construcción sostenible y energéticamente eficiente**, se espera obtener la certificación Breeam para el futuro parque.

Asimismo, cabe apuntar que el grupo ya ha establecido objetivos que le permitirán **lograr la neutralidad de carbono** para 2025. ●

# Soluciones inmologísticas para la **distribución urbana**: un reto por resolver

En la pasada edición del LoginREAL21 se celebró una mesa redonda, continuación de una celebrada en la misma sede del Colegio de Ingenieros de Caminos en julio de 2019 con los mismos participantes que presentaron diferentes formas de afrontar el problema: utilización de los aparcamientos de oficinas y centros comerciales (Merlin), utilización de locales comerciales en desuso (CBRE), proyecto de la Atalayuela ganador del concurso Reinventig Cities (CityLogin), reparto urbano desde nave de crossdocking convencional (Ctt Express) y vehículo pesado de GNL a puerta de tienda (Primark).

Las conclusiones de ambas mesas fueron parecidas: no hay un modelo definido de inmueble para la distribución urbana de mercancías.

Se podría hacer una diferenciación entre naves independientes y dedicadas y otros tipos de inmuebles de menor tamaño ubicados en edificios de usos mixtos (residencial, oficinas, comercial). En esta columna nos centraremos en las primeras.

El incremento del comercio electrónico, que de electrónico sólo tiene el encargo y el pago, ha generado un aumento del reparto y nuevas necesidades de inmuebles con dos tipologías; las que se sitúan en las proximidades de las ciudades o en la periferia. Estas últimas con nuevas necesidades de tamaño y automatización pero sin cambios en la tipología, mientras que las primeras presentan mayor dispersión de tipologías.

Amazon se ha convertido en el referente de ese “nuevo comercio”, pero mirando también a otros distribuidores, vemos que, desde la ubicación de las naves, al tipo de las mismas, hay grandísimas diferencias. Incluso mirando sólo a Amazon vemos esas diferencias. La nave situada en El Prat de Llobregat,



**JESÚS LACASIA**  
Director general de Gran Europa

equivalente a Barajas en Madrid, es igual que la de Illescas, o la de Dos Hermanas. Una misma tipología de nave, en ubicaciones diferentes para una misma función. La propia evolución del diseño de las naves de reparto entre la nave de Vicálvaro y las nuevas de Coslada o Ciudad Pegasus es otra muestra de esas diferencias.

Centrándonos en las naves de proximidad de las ciudades, podemos ver la tipología de naves que se está construyendo en los alrededores de Madrid, que puede servir de muestrario para lo que se pueda realizar en otras ciudades. La variabilidad es aparentemente grande, pero se pueden agrupar en cuatro tipologías.

- Naves tradicionales de crossdocking con anchuras entre 40 y 50, muelles a dos caras, y cada vez más automatizadas.
- Naves de reparto con zona de recepción y zona de carga de furgonetas con varias soluciones (muelles en fachada, peines, o carga a suelo).
- Naves modulares, con dimensiones variables y muelles en ambas caras del módulo.
- Naves modulares, también con dimensiones variables y muelles en una cara del módulo.

**“No hay un modelo definido de inmueble para la distribución urbana de mercancías.”**

Y a estas tipologías se puede añadir la variante de la doble planta, que con los precios que tiene el suelo en las proximidades de las ciudades es algo a considerar.

Soluciones diferentes, que serán aceptadas, corregidas o rechazadas por el mercado. El tiempo lo dirá. El problema, como en todo producto inmobiliario, es que los experimentos con hormigón salen muy caros.



El auge de la logística urbana

# ÚLTIMA MILLA: MÁS OPORTUNIDADES PARA LA INVERSIÓN

El comercio electrónico está llevando al sector logístico hacia un nuevo entorno, con nuevas necesidades que también obligan a repensar las instalaciones que propicien operaciones a gran velocidad, con vehículos sostenibles, comerciales y de otro tipo, adaptados a operar en entornos urbanos.

Las necesidades de la logística urbana condicionan las características y el emplazamiento de los inmuebles para reparto de última milla.

El comercio electrónico vive un momento de **gran empuje** acelerado por la pandemia por el coronavirus

En un contexto de franco crecimiento para un segmento de actividad con unas **necesidades logísticas muy concretas**, crece también el interés por el desarrollo de instalaciones adecuadas para gestionar estos servicios.

Diversas operaciones realizadas en los últimos meses en el mercado inmológico español demuestran el auge de proyectos con **naves de cross-docking en ubicaciones muy próximas a los principales núcleos** de población del país.

Según un reciente estudio de Savills IM, la logística urbana y de última milla ofrecen ahora **oportunidades de diversificación** a los inversores, que deben adoptar un enfoque más selectivo.

En este sentido, conviene apuntar que el incremento de los alquileres y del valor del suelo será más acusado para los emplazamientos urbanos y periféricos debido a la creciente escasez de suelo y a la **fuerte demanda de instalaciones de última milla**.

“ Los activos para logística de última milla suelen tener un tamaño inferior a 10.000 m<sup>2</sup>, con un alto ratio de muelles y una gran conectividad viaria.

El acceso a activos en emplazamientos urbanos que cumplan los criterios ESG de inversión sostenible, demandados por inversores e inquilinos resulta complicado, por lo que **podría ser necesario construir en lugar de comprar**, con las dificultades que ello conlleva.

En lo que se refiere a los activos industriales ligeros, cuyo **tamaño suele ser inferior a los 10.000 m<sup>2</sup>** y que suelen estar ubicados en el casco urbano, el crecimiento de la población y la urbanización están **limitando la oferta**, por lo que son aptos también para este tipo de servicios logísticos de proximidad.

En este ámbito, los inmuebles multi-inquilino requieren una mayor labor de gestión, pero también aumentan las probabilidades de asegurar arrendatarios y reducir los periodos de desocupación. Además, **existe potencial en los activos existentes** y en las oportunidades de reforma para usos alternativos.

## Operaciones en la última milla

El caso paradigmático de esta tipología es el de **Amazon**, con varias operaciones en España, como, por ejemplo, las más recientes de Mollet del Vallés, Tarragona, el Puerto de Santa María y Zaragoza.

También **Azora** ha ampliado su capacidad de inversión en logística de última milla a 250



El impacto de los inmuebles de logística de última milla es un reto para las ciudades.

millones de euros, a través de *MilePro Logística Última Milla*, una sociedad de nueva creación enfocada a la adquisición de activos operativos 'core-plus' estabilizados y de manera selectiva.

Con esta inyección, la compañía estará en disposición de **profundizar en su estrategia de inversión**, a la busca de oportunidades de alta calidad ubicadas en las primeras coronas de las principales ciudades de España, especialmente en Madrid, Barcelona y Valencia.

De hecho, el instrumento ya se ha hecho con su primer inmueble para logística urbana por **10,7 millones de euros**.

Se trata de un activo logístico 'cross-dock' que ha sido adquirido a través de una venta con arrendamiento posterior con contrato a largo plazo y ubicado muy próximo a **Madrid**, en el corredor de la A4.

En esta misma línea, **Montepino Logística** incorpora a su portfolio una nueva plataforma para crossdocking, en el municipio madrileño de San Fernando de Henares, con una inversión de 8,8 millones de euros. La aragonesa también ha entrado en el **mercado inmológico valenciano** con la adquisición de una parcela de 19.870 m<sup>2</sup> de superficie en el polígono industrial Llanos de Espartal de Alicante, que albergará dos plataformas logísticas que se destinarán a actividades de cross-docking y logística de última milla.

El activo ocupa, tras siete meses de obras, una superficie útil de 7.931,31 m<sup>2</sup> sobre una parcela de 16.492,26 m<sup>2</sup>, y ha sido diseñada para el **tránsito cross-docking de mercancía**, por lo que cuenta con un alto ratio de muelles que incluye 21 para camiones ligeros y otros tantos para furgonetas.

Por otra parte, **Panattoni** ha adquirido una parcela de unos 18.000 m<sup>2</sup> de superficie en el





polígono industrial Los Palillos del municipio sevillano de Alcalá de Guadaira.

La compañía tiene previsto desarrollar en este espacio un **proyecto logístico a riesgo** de 12.500 m<sup>2</sup> de superficie bruta alquilable, con capacidad para albergar una o dos actividades simultáneas de uso logístico o industrial en sendos módulos dotados de 5.500 m<sup>2</sup> cada uno, que se complementa con otros 600 m<sup>2</sup> disponibles para oficinas.

Panattoni concibe este proyecto en Sevilla para el **reparto de última milla** por su cercanía a la capital andaluza y por su flexibilidad.

Además, **VGP** ha entregado a Dia, en una operación asesorada por Inmoking, una nave de cross-docking ubicada en su parque logístico del municipio valenciano de Cheste y en la que la cadena opera desde mediados de marzo como primer inquilino de la instalación.

La plataforma tiene una superficie construida de **4.740 m<sup>2</sup>** y sirve para apoyar la distribución de la mercancía en la zona norte de Levante, así como para abastecer a un total de 46 tiendas de las ciudades de Valencia y Castellón.

De igual modo, la plataforma panaeropea **Crossbay** de activos logísticos para la última milla del fondo de inversión Meyer Bergman,



Cada vez cobra más importancia el acceso de los vehículos de reparto al centro de las ciudades.

ha iniciado la comercialización en alquiler de su plataforma logística multi inquilino en la localidad valenciana de Ribarroja, que se compone de cuatro módulos comunicados con una superficie construida total de aproximadamente 12.150 m<sup>2</sup>. ●

# La gestión de suelo será clave para el futuro del sector

Nos encontramos en un mercado con excelente salud y con un recorrido a muy largo plazo.

Llevamos varios años seguidos en los que la absorción de superficie logística registra records históricos. Este año, continuaremos con la tendencia y esperamos que el año 2021 se cierre con una contratación en la Zona Centro cercana al 1.500.000 de metros cuadrados.

Estos metros se distribuyen principalmente entre la A-2 y A-4. Entre la zona del Corredor del Henares y la zona Sur, concentran el 80% de la absorción total. Históricamente han sido estas ubicaciones las que más atraen a operadores e inversores y continúan siéndolo, gracias a desarrollos como Ciudad del Transporte, en Marchamalo y Plataforma Central Iberum, en Illescas.

El éxito de estas dos zonas ha estado en la gestión del suelo. La gestión centralizada, en uno o dos actores, ha favorecido que el diseño de estos parques se hiciera pensando en las necesidades específicas de los operadores logísticos. La necesidad de grandes parcelas, buenos accesos, viales amplios, certificaciones energéticas y cercanía a núcleos de población con mano de obra es un ejemplo para todo el mercado, que genera un entorno económico con capacidad de cambiar municipios y ciudades enteras.

En las zonas más cercanas a la capital hay poca oportunidad para generar nuevos desarrollos y las administraciones públicas todavía no entienden la necesidad de proveer de suelos bien situados en zonas limítrofes o zonas destinadas a facilitar el reparto de e-commerce. Esto genera que los operadores de *last mile*, con márgenes diferentes, empiecen a situarse en zonas históricamente poco atractivas, como pueden ser Vicalvaro y la Atalayuela en Vallecas. Estas zonas, desarrolladas previamente a 2008, nunca tuvieron una absorción importante

hasta ahora, dado que los precios de suelo y altas edificabilidades hacían que las rentas de los nuevos proyectos fueran inasumibles por los operadores logísticos tradicionales.

En la actualidad, fruto del e-commerce y *last mile*, han aparecido nuevas compañías que realizan operativas de crossdocking para todo tipo de retailers, las cuales generan mayores márgenes que la logística tradicional y pueden, ahora sí, soportar rentas en el entorno de los 6€/m<sup>2</sup>.

A parte de un futuro incierto de suelo, ahora nos enfrentamos a un periodo de incertidumbre a consecuencia del aumento generalizado de los costes. En el proceso de la cadena de suministro este coste se puede diluir, pero finalmente se acaba repercutiendo en el usuario o cliente final.

Los precios de materias primas influyen directamente en los costes de construcción y por ende se tendrá que ver reflejado en la renta que paga el inquilino. Prevemos que esta situación se estabilice de cara al verano de 2022 cuando el mercado mundial vuelva a la normalidad, pero la demanda de productos en el canal on-line no para, resultando en un año complicado de consumo que se reflejara en un aumento de precios general.



**DAVID MARTÍNEZ**  
Consejero delegado de Proequity

“La necesidad de grandes parcelas, buenos accesos, viales amplios, certificaciones energéticas y cercanía a núcleos de población con mano de obra generan un entorno económico con capacidad de cambiar municipios y ciudades enteras.”

Este aumento de precios suele ir seguido de aumentos de IPC, lo que significa que repercutiéndose o no el aumento de coste, los contratos que se actualicen este año verán un aumento notable en la renta.

## PANATTONI PARK GETAFE I

17.000 m<sup>2</sup>

SUPERFICIE PARCELA

9.500 m<sup>2</sup>

SUPERFICIE TOTAL

9 MUELLES

DE CARGA TRAILERS

12 MUELLES

DE CARGA FURGONETAS

32 m

PLAYA DE MANIOBRAS



911 09 05 03  
www.inmoking.com





Vehículo de inversión de Goldman Sachs para Iberia

# Newdock despega en el inmologístico español

Goldman Sachs, presente en el mercado de Iberia a través de Newdock, ha iniciado varios proyectos focalizados en un principio en la zona centro, Valencia y Málaga, con su primer desarrollo en Getafe ya alquilado y cuya construcción está a punto de finalizar, aunque también busca suelos en otras zonas de interés para el sector logístico.

# Newdock

Goldman Sachs Asset Management ha puesto en marcha en 2021 Newdock, su nueva plataforma para operar en los mercados de España y Portugal, con la que prevé invertir más de 1.000 millones de euros durante los próximos tres años.

El instrumento está operativo desde principios del pasado 2021 y cuenta ya con una cartera de siete proyectos en diferentes zonas logísticas 'prime' de España para desarrollar 500.000 m² de superficie bruta alquilable, con una inversión inicial de 400 millones de euros.

De todos ellos, tres se encuentran en construcción. El primero, situado en la localidad madrileña de Getafe, se encuentra ya prealquilado, estando prevista la finalización de los trabajos para el próximo mes de febrero.

De igual manera, la plataforma cuenta con proyectos en exclusividad para el desarrollo de otros 250.000 m² de superficie bruta alquilable en las principales plazas logísticas españolas, tanto en proyectos llave en mano, como en construcciones a riesgo, focalizándose en valores como la sostenibilidad, el compromiso social y la transparencia corporativa.

## Plataforma en Málaga

Entre sus actuaciones, Newdock ha lanzado el único desarrollo en marcha en la actualidad en Málaga. Se trata de un proyecto logístico en la localidad de Cártama, a 20 km de la capital por la A-357.

El desarrollo consta de tres naves logísticas ubicadas en dos parcelas completamente urbanizadas, que se articulan en dos suelos colindantes con una superficie total de 85.000 m², para un desarrollo logístico de máximo rendimiento tanto de capacidad de almacenamiento como de la operativa interior.

Así mismo, el proyecto ofrece la posibilidad de albergar hasta nueve inquilinos, dependiendo de la modulación. En este espacio se pueden encontrar superficies desde 2.500 m² a 18.000 m².

El activo se ha diseñado con el objetivo de conseguir la certificación Leed Platinum, lo que le convertiría en el primer edificio en lograr esta certificación en Andalucía.

Las obras de este proyecto avanzan a buen ritmo con la previsión de que su finalización se produzca en mayo de 2022.

## Dos proyectos en Illescas

Por otra parte, la compañía ha iniciado el pasado mes de noviembre la comercialización de dos nuevos proyectos logísticos ubicados en la Plataforma Central Iberum del municipio toledano de Illescas.

El primer proyecto, ya en construcción, cuenta con dos edificios sobre un suelo de

PROYECTO	UBICACIÓN	GLA (M²)	Nº DE INQUILINOS	FECHA DE ENTREGA
Carpetania	Getafe, Madrid	24.025	1	1Q-2022
Illescas I	Illescas, Toledo	13.903 y 42.795	2	2Q-2022
Cártama	Cártama, Málaga	De 3.000 hasta 57.600	9	2Q-2022
Illescas II	Illescas, Toledo	BTS de hasta 115.000	1	3Q-2023
Parla	Parla, Madrid	Desde 9.000 hasta 72.500	3	De 3Q-2023 a 2Q-2024
Arroyomolinos	Arroyomolinos, Madrid	Desde 8.000 hasta 39.000	4	4Q de 2022
Valencia	Valencia	hasta 165.000	9	3Q-2024 a 3Q-2025



Plataforma en Illescas cuya construcción finalizará el próximo mes de mayo.

93.000 m² que estará disponible en junio de 2022. De estos dos activos, el primer edificio tiene una superficie de 43.000 m², mientras que el segundo alcanza los 14.000 m².

Los dos activos cuentan con playas de maniobra de 35 metros en ambos edificios, altura libre de 11,5 metros, entrada y salida independiente para ambos edificios, así como con un ratio de muelles de uno por cada 800 m² para maximizar la operativa del usuario.

En cuanto al segundo proyecto, ocupará una parcela de 128.000 m² de superficie y está concebida como un proyecto llave en mano para uno o varios inquilinos, por lo que se adaptará a las necesidades de cada usuario.

Newdock ha iniciado su andadura con fuerza en el mercado logístico español, aprovechando el dinamismo que tiene desde hace ya varios años, con actividad en algunas de las zonas con mayor proyección del país, especialmente en el centro peninsular, donde tienen gran protagonismo las actuaciones en la zona sur de Madrid.

Newdock tiene una cartera de siete proyectos en España, en distintas zonas 'prime' para desarrollar medio millón de metros cuadrados de superficie bruta alquilable con una inversión inicial de 400 millones de euros.



La socimi roza la plena ocupación de su portfolio logístico

## LOGÍSTICA, EL BALUARTE DE MERLIN PROPERTIES

Tras las operaciones de alquiler cerradas este 2021, Merlin Properties afronta un 2022 con múltiples proyectos en ciernes en el centro peninsular, Barcelona, Lisboa, Sevilla y Valencia, donde tiene la intención de incrementar su presencia para aprovechar el buen momento del mercado logístico valenciano.

**E**n un contexto extraordinariamente complejo y repleto de incertidumbres, la actividad logística de Merlin muestra una **solidez** que refleja el buen comportamiento de un mercado de largo recorrido.

Tras un par de años y medio duros, como los ha calificado su director general Ismael Clemente, la compañía tiene la vista puesta en la **recuperación económica**.

Pese a la situación, la socimi ha conseguido mantener un alto nivel de actividad en el segmento, de tal manera que todos los proyectos entregados en Best II y III se encuentran **ocupados al 100%**.

Así mismo, otros dos proyectos llave en mano, DSV en Cabanillas Park I J y Logista en Cabanillas Park II A, progresan adecuadamente y se prevé su entrega para **mediados de 2022**.

Como consecuencia, Merlin Properties tiene toda su cartera logística prácticamente en plena ocupación, con una **cifra cercana al 97%**.

La cartera logística de Merlin suma un volumen total de 2,8 millones de m<sup>2</sup>.

En total, este ejercicio la compañía ha **alquilado más de 250.000 m<sup>2</sup>** de superficie y continúa generando espacio, con unos 160.000 m<sup>2</sup> en producción que entraran en servicio en los próximos doce meses, de los 700.000 m<sup>2</sup> correspondientes las compras realizadas entre 2016 y 2018.

Además, el banco de suelo de la compañía se ha convertido íntegramente en suelo finalista y está listo para construir.

Por otra parte, tras las ventas de algunas naves, la socimi opera **2.100.000 m<sup>2</sup> de suelo logístico** en sus siete hubs de la península.

Así pues, en su conjunto, la logística de Merlin suma un **volumen total de 2.800.000 m<sup>2</sup>**, que le otorga una posición de liderazgo en el mercado logístico de la península ibérica.

De cara al futuro, tras las operaciones cerradas este 2021 en Azuqueca, Cabanillas, Barcelona, San Fernando de Henares y Lisboa, la socimi tiene su vista puesta en nuevos proyectos, como el prealquiler con Logista en Cabanillas, con entrega prevista el año que viene, o el suelo de casi 100.000 m<sup>2</sup> en San Fernando de Henares.

De igual manera, Merlin también tiene buenas expectativas en un proyecto de 55.000 m<sup>2</sup> en Azuqueca y otro más de 95.000 m<sup>2</sup> en el municipio valenciano de Bétera, con la intención de **aumentar su huella** en el cada vez más pujante mercado valenciano.

A todos ellos se suman **nuevas iniciativas en Lisboa y en la ZAL de Sevilla**, cuya ocupación total se prevé próxima, para completar un panorama muy dinámico de cara a los próximos meses. ●

## El gran reto para los promotores y constructores en 2022

Sin haber terminado de salir de la crisis sanitaria, que ha estimulado un crecimiento que en el sector inmoelogístico era ya estructural, empieza a florecer un fenómeno, como consecuencia de la convergencia de tres elementos. Falta de mano de obra cualificada, escasez de suministros y una notoria falta de suelo finalista para dar respuesta a la continuada demanda que sigue teniendo el sector en España. Argumentos suficientes que hacen presagiar serias dificultades para suministrar instalaciones logísticas a un precio razonable.

Los actuales instrumentos urbanísticos de la legislación española no van a aportar solución al problema que tenemos hoy, salvo casos muy contados. La solución pasaría inexorablemente, y hasta que no se desarrolle nuevo suelo de aquí a tres o cuatro años, por adaptar el parque logístico obsoleto ya existente, a las exigencias actuales. Con las tecnologías disponibles a día de hoy, sería una realidad y en un tiempo aceptable. Ya existen desarrolladores que están viendo esto como una oportunidad, y van tomando posiciones en este sentido.

A mi modo de ver, creo que el resultado de este "problema" terminará al final siendo positivo, pues aún en el supuesto de que hubiese disponibilidad de todo el suelo que se está demandando, se agudizarían de forma exponencial dos efectos que citaré a continuación, volviendo a tensionar los precios al alza de forma brutal. Dicho en otras palabras, esta escasez de suelo, está propiciando un escenario de contención del coste de construcción. Aunque en sí mismo, pudiera tener tendencia a incrementarse, pero lo cierto es que el "pescado ya está vendido" y el que tiene suelo, lo tiene, y el que no lo tiene se tendrá que esperar.

El efecto de la escasez de suministros, cuya causa requiere un profundo análisis, está afectando en un 30% a la producción de la industria española, no siendo esta la más afectada de Europa. Esta escasez, que por sí sola no se

va a solucionar de la noche a la mañana, sólo va a ser posible mitigar su efecto con la debida determinación de adelantar lo más posible las adjudicaciones, en cuanto a desarrollo de nuevos proyectos, ya que desafortunadamente, el sector de la construcción no escapa a este efecto. De esta forma, los contratistas generales de la mano de sus proveedores, podrán hacer la previsión de suministro, que en la mayoría de los casos es a seis meses vista, cerrando los pedidos con suficiente antelación. Hay que tener en cuenta, que todo lo que se está adjudicando hoy, no se va a poder suministrar antes de abril, dejando de lado la parte de movimiento de tierras y cimentaciones, que por el momento, parece que están atendiendo a la demanda en plazo.



**GREGORIO DE LEÓN**

Delegado territorial  
Zona Centro de Eigo

En cuanto a la disponibilidad de mano de obra cualificada, sí que se ha evidenciado una ruptura en el acompañamiento de disponibilidad de mano de obra Vs. demanda del sector. El crecimiento sostenido que estamos experimentando, ha sorprendido a los subcontratistas en general, salvo contadas excepciones, generando una evidente falta de personal para atender el trabajo actual, sin hablar del que se pretende desarrollar. Este efecto anuncia una subida del precio por la repercusión de mano de obra sobre todo, en aquellos lotes que se desarrollan "in situ" siendo los más difíciles de planificar en cuanto a su producción, y siendo elementos "no acopiabiles".

**“ Las claves pasan por adaptar el parque logístico obsoleto existente, adelantar lo máximo posible las adjudicaciones e intentar prefabricar todo lo prefabricable ”**

Surge así la necesidad de dar un paso más en la industrialización del sector, intentando prefabricar todo lo prefabricable. Un concepto a tomar en cuenta, si se quiere reducir en la medida de lo posible un efecto que sin duda acabará siendo una realidad.





Zonas de Actividades Logísticas

# LOS PUERTOS REFUERZAN SU OFERTA LOGÍSTICA PARA ATRAER LA INVERSIÓN

Cartagena, Tarragona, Valencia, Motril, Huelva, son algunos de los puertos españoles que han decidido impulsar "zonas de actividades logísticas" en el entorno portuario, destinadas a dotar de suelo a las empresas de que desarrollan su actividad en el ámbito portuario y que sirven como reclamo a una inversión llamada a apoyar al tejido industrial regional.

Las Zonas de Actividades Logísticas se han convertido, sin duda, en un elemento imprescindible para impulsar el desarrollo de las empresas dedicadas a la logística y el transporte en el ámbito portuario, facilitando todos sus procesos y garantizando la existencia de las infraestructuras necesarias para que puedan aportar valor mientras reducen sus costes y tiempos.

Gracias a su apuesta por este tipo de espacios logísticos, los puertos disponen de una oferta integral, que permite a las empresas que allí se instalan aprovechar al máximo los recursos disponibles y optimizar todos sus procesos, siendo especialmente destacable la disponibilidad de diferentes conexiones de transporte para el envío de sus productos.

## Proyectos de Cartagena y Tarragona

Entre los últimos avances en este campo en los puertos españoles, conviene citar los del puerto de Cartagena, que pretende habilitar una ZAL en Los Camachos para, por un lado, dar respuesta a la demanda de suelo en la zona, y por otro, mejorar la competitividad del recinto portuario, teniendo en cuenta que la ocupación de Escombreras está llegando al máximo.

En el mes de septiembre, el Sepes ha dado el visto bueno a la venta de 276.143,17 m<sup>2</sup> de suelo para este desarrollo, por un importe de 2.761.431,70 euros.

Este espacio facilitará la ejecución de la primera fase del proyecto de la ZAL, donde se instalarán por ejemplo el Centro Integral de

VPI Logística ya ha adjudicado las primeras parcelas de la ZAL del puerto de Valencia.

Transporte y el Depósito Franco, y se promoverá suelo para el desarrollo de actividades logísticas vinculadas con el puerto.

Además, la Autoridad Portuaria ha adjudicado a Getnisa Ingeniería Civil la redacción del proyecto básico de la terminal intermodal con la que contará este espacio.

Una actuación que se desarrolla en paralelo con la elaboración del estudio informativo para el nuevo acceso ferroviario a la instalación portuaria, con el fin de impulsar la intermodalidad entre el transporte por carretera y el marítimo-ferroviario.

También está previsto realizar un análisis de la demanda de servicios ferroviarios, para dimensionar el negocio de la Terminal Intermodal de Cartagena tanto desde el punto de vista de volumen de mercancías, como de los servicios a ofertar, tarifas de mercado y posibilidades de externalización de la actividad.

**31** millones de inversión en la Zona de Actividades Logísticas del puerto de Tarragona.

Las que sí han comenzado ya son las obras de la futura ZAL del puerto de Tarragona, tras la adjudicación de la ejecución del vial del perímetro noreste que dará acceso a esta zona. Se prevé que en diez meses se construyan 1.300 metros de vías en el que será el primero de tres proyectos de acceso.

La idea es que en el año 2022 se puedan empezar a mover mercancías en este enclave de 920.000 m<sup>2</sup>, que supondrá un crecimiento del 20,42% del espacio para actividades logísticas.



El Sepes ha dado el visto bueno a la venta de los terrenos para la ZAL de Los Camachos.

En concreto, se podrán construir naves de hasta 370.000 m<sup>2</sup> y se espera un incremento de los tráficos de entre dos y cuatro millones de toneladas al año.

La inversión prevista por la Autoridad Portuaria para la ZAL es de 31,4 millones entre 2020 y 2023, año en que entrará en funcionamiento en Guadalajara la terminal Puerta Centro, que conectará el puerto con el centro peninsular. Asimismo, la inversión se acompañará de otras de carácter igualmente estratégico, como la mejora y modernización de la terminal intermodal de La Boella.

## La ZAL del puerto de Valencia

En cuanto a la Zona de Actividades Logísticas de Valencia, en el verano de 2021 Sepes ha formalizado el acta de inicio de las obras de acondicionamiento de este espacio, adjudicadas a la UTE compuesta por Edificación Logística, Industrial y Terciaria y Arias Infraestructuras por 3,3 millones de euros, con una duración prevista de 10 meses.

La ZAL cuenta en este caso con una superficie de 72 hectáreas, de los que 683.232 m<sup>2</sup> pertenecen propiamente a este área y el resto está destinado a los accesos ferroviarios al puerto.

El objetivo es potenciar la actividad del puerto, mediante la instalación de proveedores



**CIMALSA**  
Logística i mobilitat

**La red multimodal y logística de CATALUÑA**

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



de servicios y actividades logísticas en su entorno inmediato, fomentando la actividad económica de la ciudad y de toda la Comunidad Valenciana.

Ya en el verano de 2020, el Consejo de Administración de Valencia Plataforma Intermodal y Logística, VPI Logística, adjudicó las **primeras cuatro parcelas de la ZAL** a Grupo Raminatrans, QA Pimba, MSC y Medlog Iberia, que invertirán un total de 73,4 millones de euros.

Esta cantidad se distribuye entre los 9,21 millones de Raminatrans para levantar una nave de 15.496 m<sup>2</sup>, los 8,63 millones de QA Pimba en una instalación de 21.512 m<sup>2</sup>, 19,86 millones de MSC en la construcción de una nave de 20.200 m<sup>2</sup> y **35,76 millones de Medlog** en otra de 25.400 m<sup>2</sup>.

Además, se encuentra paralizado, tras quedar desierto durante la crisis sanitaria, el concurso para la adjudicación de un derecho de superficie sobre **las tres parcelas restantes disponibles** en la ZAL, que suman un 107.000 m<sup>2</sup>.

Conviene apuntar que en la inversión recogida en el proyecto de los Presupuestos Generales del Estado para 2022, se incluyen **34.077.000 euros para la sociedad VPI Logística**, de los que 28.998.000 se destinarán a la adquisición de parcelas urbanizadas de la ZAL.

### Nuevos avances en Andalucía

En el caso del puerto de Huelva, el proyecto de la Zona de Actividades Logísticas, que contará con unas **60 hectáreas en la Punta del Sebo**, es esencial para su futuro desarrollo y de las empresas de la zona.

A finales de agosto, la Autoridad Portuaria adjudicó el concurso para la asistencia técnica en la redacción del **proyecto de acondicionamiento y urbanización de los terrenos**. Con un importe

El Área Logística Bahía de Algeciras se articula territorialmente en cuatro sectores funcionales sin continuidad espacial.

de de 283.866 euros, el contrato cuenta con un plazo de cuatro meses.

Una vez definidas las actuaciones para la adecuación de los terrenos para usos logísticos e industriales, así como la posterior urbanización, y las **soluciones de integración medioambiental y tecnológicas** necesarias, la Cámara de Comercio y la Autoridad Portuaria activarán el plan de comercialización, para facilitar la implantación de las empresas en la zona.

Cabe apuntar que la ZAL del puerto de Huelva contará con **ventajas competitivas adicionales** gracias a las sinergias que se generarán con el Hub Logístico del Frío.

En cuanto al modelo de comercialización, la Autoridad Portuaria sigue avanzando en un plan para la implantación de empresas logísticas centrado en los sectores que considera de mayor potencial: el industrial, el agroalimentario, el sanitario y el de logística general, este último con especial dedicación al e-commerce y la distribución urbana.

Además, ya ha trascendido que el Servicio Andaluz de Salud contará con **una nave de unos 3.000 m<sup>2</sup>** en la Zona de Actividades Logísticas, sobre una parcela de 21.200 m<sup>2</sup>.

De cara al próximo año, se ha incluido en el proyecto de los Presupuestos Generales una partida de siete millones para el acceso y reordenación viaria a la ZAL, cuyo **presupuesto total asciende a 29 millones**.

A lo largo de 2021, también se han producido avances en el **desarrollo del sector de San Roque** del Área Logística Bahía de Algeciras, en concreto en lo que se refiere a la urbanización de la zona intermodal.

En la primera fase de las obras, las actuaciones se han centrado en **mejorar las condiciones geotécnicas del terreno**, mientras que en la segunda, cuyos trabajos licitó en agosto la Junta de Andalucía por 18.914.695 euros, se pretenden finalizar las actuaciones necesarias para iniciar la operativa.

Esto supone **la adecuación de la parcela**, acometiendo la urbanización general de los terrenos y la dotación de los servicios necesarios para su puesta en marcha.

El proyecto incluye la **construcción de un vial de enlace** entre la ZAL, el sector 2 Guadarranque y la terminal de mercancías de Adif. En este sentido, se desarrollará un nuevo módulo intermodal en la terminal, que permitirá el cambio del modo terrestre al ferroviario.

El Área Logística Bahía de Algeciras se articula en cuatro núcleos o sectores sin continuidad espacial, con **una superficie total de 2.876.00 m<sup>2</sup>**. Actualmente están en servicio El Fresno, con 41 hectáreas, y la primera fase de San Roque, con 55. En la **futura ampliación del área logística**, se sumarán los sectores de El Cañuelo y Cortijo Grande -Villegas.



En otro orden de cosas, es preciso poner el foco en el crecimiento de la ZAL del puerto de Motril, que según la Autoridad Portuaria **pasará del 20% de ocupación a principios del año 2021 a más de un 90%** de cara a 2023.

La Autoridad Portuaria ha invertido este año 2,9 millones en las obras de una **nueva zona de servicios y estación de suministro** en este espacio, con 350.000 m<sup>2</sup> en total.

Además, ha recibido diversas solicitudes de **empresas interesadas en instalarse** en este espacio. Una de ellas es Algescom, que desarrollará una plataforma logística para el almacenamiento y distribución de mercancías.

En cuanto a la ZAL de Sevilla, que gestiona Merlin Properties, cabe apuntar que la socimi tiene previsto **instalar placas fotovoltaicas sobre las cubiertas** de los edificios para fomentar el autoconsumo, en el marco de un proyecto que afectará a numerosos activos de su cartera. Su intención es **ofrecer a los inquilinos la energía verde produ-**

Con la entrega de la nave de Decathlon, el suelo logístico de la ZAL Port ha alcanzado el 100% de desarrollo.

cida con un descuento, de modo que puedan beneficiarse de activos más sostenibles.

### La ZAL de Barcelona, un valor al alza

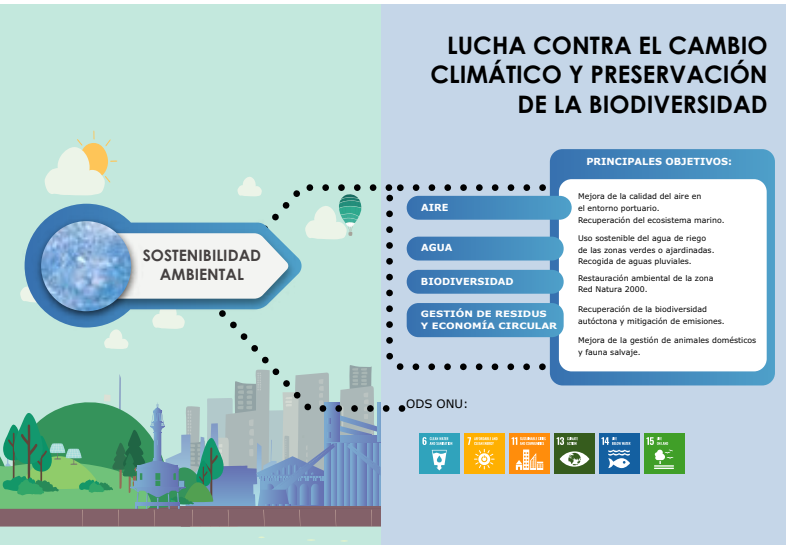
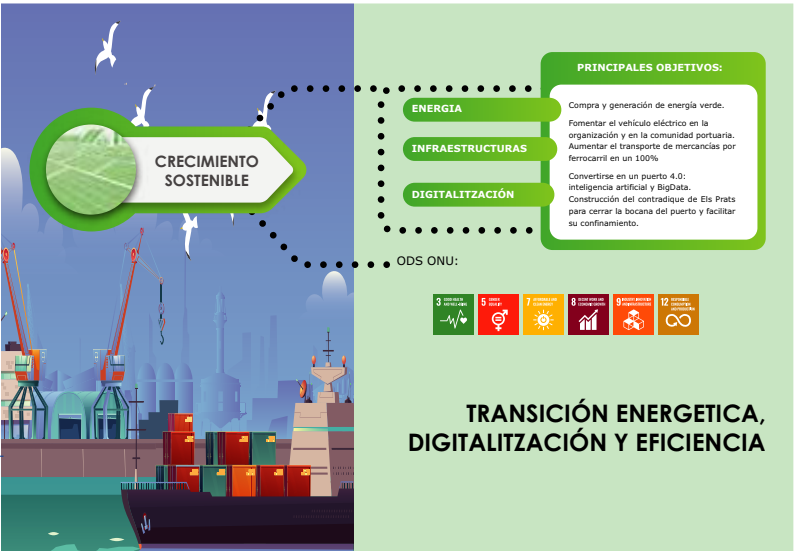
En cuanto a la ZAL del puerto de Barcelona, el proyecto ha seguido creciendo en 2021 con la inauguración de **nuevas naves como la de Decathlon**, que cuenta con 95.987 m<sup>2</sup> desarrollados sobre una parcela de 167.751 m<sup>2</sup>.

Con esta instalación, que recibirá la certificación Leed Platinum, se finaliza el 100% de desarrollo de suelo logístico de la ZAL Port. Por ello, el IV Plan Estratégico 2021-2025 del puerto prevé la **búsqueda de nuevo terreno logístico** mediante la colaboración público-privada para que la ZAL pueda ganar espacio.

Entre los últimos desarrollos en la zona, destaca también el almacén de Embalex de 12.000 m<sup>2</sup> de superficie y **un hub de distribución** de Enviaia con una capacidad de gestión de más de 700.000 paquetes al mes.

Asimismo, **Maersk ha suscrito un contrato con Cilsa** para la construcción llave en mano de una nave logística de 8.168 m<sup>2</sup>, que estará terminada en el primer trimestre de 2022.

A nivel de sostenibilidad, aunque el certificado Leed es voluntario, para la ZAL Port es un requisito indispensable para **todas las nuevas promociones** construidas desde 2016.●







Normativa antiincendios en instalaciones industriales

## LA SEGURIDAD EN LOS ALMACENES

La Administración trabaja en un nuevo Reglamento de Seguridad contra Incendios en Establecimientos industriales, mientras el sector aboga por encontrar un equilibrio que permita conciliar los requisitos de seguridad con la agilidad en la tramitación de los proyectos, para facilitar las inversiones.

La normativa contra incendios es uno de los **elementos cruciales** en cualquier proyecto logístico. Del cumplimiento estricto de esta regulación dependerá el funcionamiento de los activos.

El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo trabaja en una **reforma del Reglamento actualmente vigente**, en vigor desde el año 2004, en lo que se denomina Proyecto de Real Decreto por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad contra incendios en establecimientos industriales.

El Ejecutivo también ha complementado el Reglamento con una **Guía Técnica** de aplicación, cuya última actualización data de 2019, que profundiza en las condiciones y requisitos constructivos y de edificación en seguridad pasiva que deben cumplir los establecimientos industriales en relación con su seguridad contra incendios, que dependerán principalmente de la relación entre la configuración del edificio donde se encuentra el sector, la superficie del sector y el nivel de riesgo intrínseco del sector.

La guía también se centra en los **sistemas activos de seguridad** para la detección, control y extinción del incendio, a través de una lucha directa y por tanto facilitar la evacuación, lo que dependerá de la relación entre la tipología del edificio donde se encuentra el sector de incendio, el nivel de riesgo intrínseco del sector y la superficie del sector de incendio.

El Ministerio de Industria trabaja en una reforma del Reglamento actualmente vigente, en vigor desde el año 2004.

La guía detalla la **clasificación de los edificios industriales** a partir de su configuración y ubicación con relación a su entorno, así como por su nivel de riesgo intrínseco.

En su conjunto, la norma establece los requisitos que deben cumplir estos establecimientos, de forma que **se prevenga la aparición de incendios**, o si esto no fuera posible, se limite su propagación y se posibilite su extinción, minimizando los daños que el incendio pueda producir a personas o bienes.

Con este reglamento, el entonces Ministerio de Industria, Turismo y Comercio reguló las condiciones de protección contra incendios en los establecimientos industriales con carácter horizontal, es decir, **de aplicación en cualquier sector de la actividad industrial**.

No obstante, dada la **evolución** tanto en la técnica, como los cambios en el marco normativo nacional y europeo, se hace conveniente revisar y actualizar los requisitos establecidos en el Real Decreto 2267/2004.

Por ello, este proyecto de Real Decreto busca **actualizar el marco normativo** relativo a la protección contra incendios, por medio de la aprobación de un nuevo Reglamento de seguridad contra incendios en los establecimientos industriales, que derogue y sustituya al anterior.

En este sentido, el Ministerio ha sometido la

**“El cambio normativo pretende adaptar el Reglamento de Seguridad a los avances técnicos y normativos que se han producido desde su promulgación en 2004.**

reforma de esta normativa, que tendrá rango de Real Decreto, a **consulta pública previa** con el fin de explorar las distintas opciones.

En este punto, la Administración se ha planteado **cuatro posibles alternativas**, que incluían la elaboración de un nuevo reglamento que derogue y sustituya al anterior, la modificación parcial del reglamento actual de 2004 y crear documentos de apoyo (guías) con las aclaraciones y orientaciones que sean precisas, apoyándose en el reglamento ya existente.

Al final, la opción de elaborar **una nueva normativa** ha sido la que se ha impuesto.

### Problemas a resolver con la nueva norma

La principal causa que motiva la elaboración de este Proyecto de Real Decreto para sustituir al vigente desde 2004 es la **evolución experimentada** durante los últimos años, tanto en la técnica como en el marco normativo nacional y europeo en relación con la regulación de las instalaciones para el control y prevención de los in-

La configuración y la ubicación, junto con su riesgo intrínseco, configuran la clasificación de los edificios industriales en España.





cendios en las instalaciones industriales.

En concreto, en lo relativo al **marco normativo europeo**, cabe contemplar lo dispuesto en el Reglamento 305/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2011, por el que se establecen condiciones armonizadas para la comercialización de productos de construcción.

A este respecto, también existen **varios reglamentos nacionales** que es conveniente contemplar y tener en cuenta, tales como el Reglamento de instalaciones de protección contra incendios, aprobado por el Real Decreto 513/2017, de 22 de mayo; así como el Código Técnico de la Edificación (CTE), aprobado por Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo y modificado en varias ocasiones, como la última por el Real Decreto 732/2019, de 20 de diciembre.

#### Necesidad de una nueva norma

Las necesidades que pretende cubrir este proyecto de Real Decreto, de acuerdo con lo citado anteriormente, son las de actualizar el marco normativo relativo a la protección contra incendios, por medio de la aprobación de un nuevo Reglamento de seguridad contra incendios en los establecimientos industriales, **que derogue y sustituya al anterior**.

Finalmente, el objetivo de la norma se centra en conseguir una **adecuación de la regla-**

**mentación nacional** de protección contra incendios al progreso técnico, así como al resto del marco normativo nacional y europeo.

Ante esta situación, el sector logístico busca conjugar la máxima seguridad con un conjunto de normas **que no sean un lastre** para un sector en plena ebullición y que ya cuenta con un complejo marco regulatorio de ámbito europeo, nacional, autonómico y local.

De igual modo, conviene tener en cuenta que la rapidez en los trámites administrativos constituye un **aspecto crucial para facilitar el desarrollo de proyectos logísticos** en algunas zonas, toda vez que tanto los actores nacionales, como internacionales del mercado logístico aportan toda una serie de garantías en proyectos con una gran complejidad en cuanto a participantes e intereses concurrentes.

De igual modo, el sector es cada vez más consciente de las implicaciones que tiene **el grado de seguridad y confort de las instalaciones logísticas** para atraer talento al sector, precisamente en momentos en los que escasea el personal.

En definitiva, para los principales actores del sector se trataría de encontrar un **equilibrio** entre las necesarias garantías de seguridad y la flexibilidad, con la idea de que no se convierta en un obstáculo para una inversión imprescindible, en un contexto de gran dinamismo. ●

# Inmologística: *Viento en popa*

No es una novedad que la logística ha ido acaparando mayor importancia año tras año en el sector inmobiliario desde mediados de la última década. Lo que sí puede serlo, es el carácter estructural de este protagonismo.

Durante la pandemia del COVID-19 el sector inmologístico no sólo no se ha resentido sino que ha experimentado un gran crecimiento. Varias son las razones causantes de este hecho y que invitan a pensar en la inmologística como uno de los actores principales en los próximos años.

En primer lugar, estaría el espectacular crecimiento del e-commerce en España. Si bien es cierto que va a ser difícil seguir con la exponencial tasa de crecimiento producida durante la pandemia (durante 2020 llegó a haber crecimientos interanuales del 75%), las previsiones para 2025 son llegar al 14% que todavía estaría lejos de las previsiones de la media global del 18% o del líder mundial, Corea del Sur, con un 45%.

Por otro lado, algunas empresas han iniciado un proceso para traer de vuelta parte de la fabricación de productos a Europa tras los problemas de suministro producidos por la pandemia. Este proceso no ha hecho más que empezar y se irá intensificando conforme vayan avanzando los problemas en la cadena de suministro de cara al aprovisionamiento. Ya se están viendo (y padeciendo) en la economía global los efectos de la crisis energética y el estrangulamiento de la cadena de suministro traducidos en el mayor incremento de precios en los últimos 30 años en la mayoría de países de occidente (España no es ajena a este hecho).

El incremento de la producción en Europa requerirá de más espacio de almacenes donde ubicar el stock para su posterior distribución.

Además, el sector logístico es un sector mucho maduro más maduro y sofisticado que está inmerso en un cons-

tante proceso de innovación a través de la digitalización, automatización y robotización.

Entre los próximos retos del sector se encuentra la descarbonización de la cadena logística. Las certificaciones de activos inmobiliarios logísticos son ya habituales en todos los nuevos proyectos y en naves construidas que necesitan actualizarse para asegurar que cumplen los requisitos de sostenibilidad de sus usuarios. Los operadores exigen una mayor inversión en elementos de mejora en la eficiencia energética, como la iluminación LED o los paneles solares entre otros.

Por último, los activos logísticos podrían considerarse como un elemento de refugio en tiempos de inestabilidad. La logística ha demostrado una gran resiliencia en momentos de crisis como los vividos durante los peores momentos de la pandemia del Covid-19. Es la parte del sector inmobiliario comercial donde antes se han recuperado los indicadores económicos e inmobiliarios con niveles actualmente muy parecidos a los de la era pre-covid.



**BASILIO GONZÁLEZ ARÁNGUEZ**

MRICS

Ejecutivo del sector Inmobiliario. Experto en Inmologística

**“Las certificaciones de activos inmobiliarios logísticos son ya habituales en todos los nuevos proyectos y en naves construidas que necesitan actualizarse para asegurar que cumplen los requisitos de sostenibilidad”**

Todo lo anterior, ha hecho que haya una mayor confianza y conocimiento de los inversores del sector. La logística ha pasado de ser a nivel europeo un 10-12% de la inversión total en años anteriores a un 21% en 2021. La inversión ha ido aumentando sin parar, año tras año, desde 2013 hasta 2020 pasando de 12.000 millones de euros a 36.000 en Europa y de 230 a 1.450 en España. Este año las previsiones apuntan hacia otro record histórico superando los 40.000 millones en Europa y 2.000 en España.



**30 años de experiencia al servicio de la promoción logística**





Soluciones inteligentes con TRILUX

# Cómo aumentar la productividad en logística a través de la iluminación

*TRILUX aporta soluciones inteligentes que marcan los nuevos estándares en lo referente a la eficiencia energética, la calidad de luz y la conectividad de una solución de iluminación en una plataforma logística..*

La competencia en el sector industrial aumenta constantemente. Las plataformas logísticas buscan la reducción de gastos, la mejora de las condiciones laborales de sus empleados y la optimización de procesos. Una forma de conseguirlo es mejorando la iluminación. **TRILUX** aporta a las empresas logísticas el potencial de una solución de iluminación digital, inteligente e interconectada de forma rápida, segura y sencilla, mediante soluciones globales e individuales para cada aplicación. Para las naves de producción, los almacenes hasta los pasillos, las escaleras, los puestos de trabajo en las oficinas y las zonas cercanas a los edificios.

Estos son los siete aspectos que hay que abordar si se quiere aumentar la productividad y la seguridad en las plataformas logísticas a través de un sistema de iluminación adecuado.

## Reformar para ahorrar tiempo y dinero

Las instalaciones de iluminación antiguas consumen demasiada energía eléctrica, requieren mucho mantenimiento y, en muchos casos, ya no cumplen con la normativa. Una reforma con LEDs y sistemas de gestión de iluminación puede reducir los gastos de servicio en hasta un 85%, además de mejorar la calidad de luz. En muchos casos, la reforma puede financiarse a través de los ahorros en el consumo.

**TRILUX** ofrece una amplia gama de luminarias LED optimizadas para una reforma especialmente sencilla. Por ejemplo, utilizando los puntos de fijación o los sistemas de soporte ya existentes. Esto ahorra tiempo de instalación y minimiza los tiempos de interrupción.

## Sistemas LED para renovación

En teoría, una renovación con lámpara LED de retrofit es rápida y sencilla. En la práctica, sin embargo, a menudo se subestima el esfuerzo que implica. Para garantizar que el resultado cumpla con los requisitos de un entorno profesional, son necesarias una planificación exhaustiva, mediciones e instalación por parte de un electricista cualificado.

**Una iluminación adecuada aumenta la productividad un 13% y reduce el número de accidentes un 11% en comparación con los sistemas convencionales de iluminación.**



La alternativa inteligente, sencilla y segura son las soluciones LED completas. Aunque tienen unos mayores costes de inversión en comparación con otras soluciones, se caracterizan por enormes ventajas en términos de calidad de iluminación, vida útil de las luminarias y control, así como seguridad de instalación y operación.

## Apuesta por la economía circular

**TRILUX** ha sido pionero en el sector logístico a la hora de diseñar, llevar al mercado y aplicar modelos de negocio sostenibles. Con su servicio "Pago por uso", se están sentando las bases para poner en práctica importantes enfoques de economía circular.

Los tres enfoques centrales son ciclos de vida extendidos del producto, reutilización y reciclaje. Con la fórmula "Pago por uso", los clientes ya no compran tecnología, sino que pagan una tarifa mensual por una solución LED completamente planificada e instalada, incluido el mantenimiento.

Además de las muchas ventajas de sostenibilidad que ofrece este concepto de servicio completo en funcionamiento, también surgen interesantes opciones del hecho de que **TRILUX** sea el propietario de las luminarias.

## Invertir en eficiencia energética

Rendimiento máximo con una mínima inversión de recursos. En ningún ámbito las exigencias de rentabilidad son tan altas como en el sector logístico. Y lo mismo es cierto para la iluminación industrial. Las luminarias de **TRILUX** convencer a través de su eficiencia energética excelente y su larga vida útil. Los bajos gastos de funcionamiento hacen el cambio hacia la tecnología LED especialmente atractivo.

## La red de iluminación como infraestructura

La interconexión y supervisión de las luminarias a través de la nube proporcionan más eficiencia energética, transparencia y

confort. Y crean la infraestructura perfecta para las aplicaciones de Logística 4.0. Las luminarias utilizadas son *IoT-Ready* y pueden interconectarse rápidamente con el sistema de gestión de iluminación *Livelink*. A través de las interfaces estandarizadas para los módulos de Industria 4.0 y con poco trabajo pueden realizarse, por ejemplo, los Servicios basados en la localización como *Asset Tracking*, *Indoor Navigation* o *Heatmapping*.

## Iluminación LED en naves de producción

Para poder proporcionar condiciones visuales óptimas, las luminarias deben resistir la humedad y el polvo, resistir vibraciones y fluctuaciones de temperatura.

Según un estudio de AT Kearney, la productividad en las plataformas logísticas aumenta un 13% con la luz adecuada y el número de accidentes disminuye un 11% en comparación con los sistemas convencionales. La amplia gama de sistemas de iluminación de **TRILUX** ofrece la iluminación ideal para casi todas las naves industriales. Lo hace gracias a la tecnología LED de bajo consumo, las luminarias LED a prueba de humedad reducen los costes operativos y, debido a su vida útil especialmente larga, reducen los trabajos de mantenimiento que requieren mucho tiempo.

## Iluminación LED para almacenes

La solución de iluminación ideal para almacenes son luminarias potentes y duraderas con ópticas estrechas y un alto nivel de reducción del deslumbramiento. Porque incluso cuando se mira el techo de la nave, por ejemplo, para clasificar mercancías en lo alto con una carretilla elevadora, debe haber condiciones óptimas de visión.

Las grandes áreas a las que solo se accede alguna vez también son típicas. Para ahorrar energía, se recomienda una solución de iluminación LED con un sistema de gestión de la luz que incluya detección de presencia para que las luces solo se enciendan cuando haya personas en el área de detección.

En resumen, la transformación LED, la digitalización, la conectividad y el Big Data ofrecen enormes posibilidades. Pero, la elección, la configuración y el funcionamiento de una solución de iluminación moderna es cada vez más compleja. **TRILUX** ofrece un amplio asesoramiento y aporta soluciones inteligentes que marcan los nuevos estándares en lo referente a la eficiencia energética, la calidad de luz y la conectividad, así como una amplia gama de servicios orientados al cliente en el sector logístico.





Tras dos años desde su fundación

# APPUNLE, INTERLOCUTOR DE PROMOTORES, PROPIETARIOS Y USUARIOS DE NAVES LOGÍSTICAS

Tras el impasse que ha supuesto la pandemia, Appunle sigue consolidándose como el interlocutor que busca representar ante las Administraciones públicas los intereses de usuarios, promotores y constructores de naves logísticas y garantizar un equilibrio entre la seguridad jurídica y la agilidad de una actividad que vive momentos de transformación.

La crisis sanitaria ha servido para que la sociedad tome conciencia de la importancia que tiene la logística.

Sin embargo, aún queda mucho camino por recorrer para que una actividad tradicionalmente relegada tenga la consideración social y, sobre todo legal, que se merece.

Precisamente en este ámbito desarrolla su actividad Appunle, Asociación de Promotores, Propietarios y Usuarios de Naves Logísticas de España, creada en 2019 e inscrita legalmente en marzo del 2020, que surgió a raíz de la iniciativa de nueve promotores y propietarios para que en la revisión del Reglamento de Seguridad Contra Incendios en Establecimientos Industriales RD 2267/2004, la "logística" se contemple de forma separada de lo industrial.

Tras el empuje inicial, la organización se constituyó con 18 socios y ahora suma un total de 28 integrantes, pese a que la pandemia ha dificultado la labor para su crecimiento.

En la reciente asamblea se ha procedido a renovar su junta directiva, que ahora preside Juan Vera, de Montepino, con Jesús Lacasia, de Gran Europa, como secretario y Alejandro Ru-mayor, de Logikor, como tesorero.

A ellos se unen como vocales, Antonio Ron-cero, de CBRE Investment Management, y Jean Louis Eugene Joseph Douanne, de ID Logistics.

Los asociados han creado una serie de grupos de trabajo que ya están en funcionamiento en diversas áreas.

En concreto, el objetivo de la asociación para los próximos años es atraer a usuarios para que participen en la asociación sobre la base de los temas de interés común que requieren de una interlocución adecuada con la Administración.

En este sentido, la asociación se centra en tener voz a los asociados tener voz ante las Administraciones para defender los puntos de vista de los asociados, que son los primeros interesados en la seguridad de los empleados y de los inmuebles.

La asociación se ha creado en un momento en el que se están produciendo una importante serie de cambios de gran calado que afectan al sector logístico y, en este sentido, buscar una

interlocución directa para que se conozcan sus opiniones y se reflejen de manera equilibrada en la normativa actualmente en elaboración, como es el caso de la nueva regulación contra incendios en instalaciones logísticas.

Se trata de que usuarios, promotores y propietarios superen sus diferentes puntos de vista para alzar una única voz que les permita actuar coordinadamente ante la Administración.

De este modo se quiere dar una visibilidad ante la sociedad y las autoridades de un segmento de la actividad logística que se fundamenta en unas instalaciones de última generación que busca defender sus intereses con transparencia. En este sentido, hay toda una serie de cuestiones legales actualmente en proceso de reforma relacionadas con la construcción de naves, así como de sus características que afectarán de manera inmediata a la propia operativa logística.

El convencimiento de contar con una institución que agrupe a los diferentes actores involucrados desde un punto de vista integral, sobre la base de que la actividad logística es un factor crucial en una economía globalizada como la actual, que debe desarrollarse con seguridad, agilidad y resiliencia.

## Agilizar trámites para facilitar la inversión

De igual modo, Appunle también quiere actuar para intentar adecuar los plazos en los trámites administrativos para facilitar la inversión.

En un sector tan dinámico como el logístico,

es evidente que si en una determinada localización no puede construirse una nave en un tiempo determinado, tanto operadores logísticos, como los inversores buscarán alternativas para satisfacer estas necesidades logísticas en otra ubicación.

En este sentido, la labor de la asociación se centrará en concienciar a los representantes políticos de la necesidad de ganar agilidad para no entorpecer inversiones y la creación de gran cantidad de puestos de trabajo.

**“Appunle quiere ser la voz del sector logístico ante los grandes cambios normativos que afectarán a la construcción y uso de naves logísticas”.**

Además, la dispersión legislativa también supone una importante piedra de toque para la organización, que trabajará para sensibilizar a los diferentes escalones de la Administración sobre las necesidades del sector.

Por otra parte, Appunle se quiere centrar en los principales cambios normativos en marcha.

El primero de todos ellos es que la logística debe contar con entidad propia en lo relativo a este tipo de instalaciones.

Hasta ahora, las Administraciones han entendido la logística como una mera operativa de almacenamiento asociada a una actividad industrial.

Sin embargo, la logística va mucho más allá e incluye muy diversas actividades que no tiene en cuenta una normativa obsoleta, desde ese punto de vista.

Con esta intención, la asociación se concentrará en seguir ganando peso en la interlocución con las Administraciones, especialmente con respecto a la regulación de la distribución urbana de mercancías que ha hecho el Ayuntamiento de Madrid, para incluir un estudio de tráfico para dar visto a las parcelas de uso logístico.

A este respecto, Appunle ha presentado ante el Ayuntamiento y dentro del período de exposición al público, las sugerencias que se consideraron convenientes tras el estudio realizado del borrador.

En definitiva, la asociación pretende presentar un frente común para que las instalaciones logísticas puedan actuar en un necesario escenario de seguridad jurídica, pero también con la imprescindible flexibilidad que requieren unas operaciones logísticas actuales, que se mueven con una agilidad y una velocidad cada vez mayores, al tiempo que implican nuevos servicios de valor añadido, con importantes derivadas sobre la inversión empresarial y el empleo. ●

Appunle está integrada en estos momentos por 28 socios. A la derecha de la foto, Juan Vera, presidente, y a la izquierda, Jesús Lacasia, secretario.





## Reconversión de activos en desuso

# AUMENTA LA RECUPERACIÓN DE ESPACIOS INDUSTRIALES PARA USOS LOGÍSTICOS

La demanda sigue creciendo a consecuencia del e-commerce, pero se ha reducido la tasa de disponibilidad y la rentabilidad de los activos, obligando a los inversores a explorar nuevas posibilidades, como la reconversión de espacios de venta o industriales en centros logísticos.

**L**a gran demanda de espacio logístico que están generando **sectores como el retail o el e-commerce**, sumada a la falta de disponibilidad existente en determinadas zonas está llevando en según qué casos a explorar otras opciones, como pueden ser la reconversión de espacios de venta o industriales.

En España, ya hay varios ejemplos de esta tendencia, destacando en el caso de Cataluña la reciente **adquisición por parte de Segro de una parcela** en Martorelles, Barcelona, donde anteriormente se ubicaba la fábrica de motos Derbi.

En la misma localidad, ha llegado a un **acuerdo con Stoneweg** para comprar la antigua planta de Valeo, que ahora ocupa Class Plastics, de cara a su transformación en un

centro logístico una vez finalice el contrato con el inquilino.

Además, en Martorelles también compró en 2015 la nave de la **antigua fábrica de lavadoras New Pol** y en 2017, las instalaciones de la marca de calefacciones y componentes de motocicletas Manaut.

# 26,6

millones abonados por Goodman para la compra de seis parcelas de suelo en la antigua fábrica de Iveco-Pegaso.

Estas operaciones responden a una estrategia del grupo para la **regeneración de solares industriales** en desuso u obsoletos.



En Cataluña, que cuenta con una **tasa de disponibilidad de espacio logístico** muy escasa, también se ha decantado por esta opción Goodman, que ha desarrollado la nueva estación de Amazon en Montcada i Reixac sobre los antiguos terrenos de la planta de producción de General Cable.

Por su parte, Prologis ha adaptado un **espacio de 8.000 m² en Sant Boi de Llobregat**, dedicado a un proceso fabril en lugar de logístico, para su uso por parte de un distribuidor de equipos de climatización, calefacción, ventilación y refrigeración.

### Desarrollos en Madrid

En cuanto a Madrid, Goodman ha adquirido por 26,6 millones un total de seis parcelas ubicadas en las antiguas **instalaciones de la fábrica de Iveco-Pegaso**, donde se desarrolla un gran parque logístico.

Junto a ellas, se encuentran los **108.457 m² distribuidos en 11 parcelas** que compró a GreenOak en 2020 por unos 37 millones.

En la localidad de Getafe, también ha revitalizado 143.000 m² de terrenos industriales para convertirlos en un gran parque logístico en el que se instalarán **empresas de e-commerce, logística de terceros y de retail**.

La instalación, cuya finalización está prevista para finales de 2022, ha permitido **reurbanizar un suelo industrial en desuso** para convertirlo en un desarrollo vanguardista y sostenible, evitando así la erosión de

**VGP se ha hecho con el contrato ya firmado para ocupar los terrenos de La Naval en Sestao.**

suelo virgen y con valor ecológico.

Además, tras la demolición de la fábrica que anteriormente ocupaba estos terrenos, se han reciclado hasta 75.000 metros cúbicos de material, que ha sido tratado posteriormente para su **recuperación y reutilización en las nuevas instalaciones**, reduciendo así el impacto medioambiental.

Igualmente, en la localidad de Fuenlabrada, Stoneweg compró a finales de 2020 la **antigua planta embotelladora de Coca-Cola**, para convertirla en un parque logístico de grado A, con más de 110.000 m² de espacio disponible.

Desde la empresa, lo definen como *"una de las últimas bolsas de suelo logístico finalista de gran tamaño disponibles en la capital"* y señalan la **"considerable escasez de stock industrial de grado A en España"**.

### Otros proyectos

También destaca el proyecto de Aquila Capital en Málaga, donde se ha hecho con **parte de los terrenos de la antigua fábrica de Bacardí**, que se encontraban en desuso desde el año 2008.

El nuevo desarrollo logístico cuenta con **72.102 m² de superficie**, que se distribuirán en plataformas sostenibles 'BigBox' de entre 15.000 y 47.000 m².

En su caso, Montepino adquirió en 2020 un suelo de casi 115.000 m² en Málaga, en

**Goodman ha revitalizado terrenos industriales en Getafe para convertirlos en un gran parque logístico donde se instalarán empresas de e-commerce y retail.**

Aquila Capital está desarrollando un proyecto en los terrenos de la fábrica de Bacardí en Málaga.



los terrenos de la fábrica textil de Intelhorce, para su transformación en un desarrollo logístico para Amazon.

La iniciativa, que está avanzando algo más lento de lo que estaba previsto por la necesidad de resolver algunos trámites pendientes, requiere una inversión de unos 80 millones de euros.

Otro proyecto llamativo en este sentido es el de VGP en el municipio vizcaíno de Sestao, en la ría de Bilbao.

La promotora se ha hecho con el concurso para ocupar los terrenos donde se ubicaba anteriormente el astillero de La Naval, que ocupan una superficie total de 280.000 m<sup>2</sup>.

Aunque por normativa, está obligada a mantener el uso industrial para parte de los terrenos, su intención es levantar allí un parque logístico, que destacará por el mantenimiento de algunos de los elementos más icónicos del astillero y la explanada junto al agua.

**“ La modernización de edificios logísticos obsoletos también supone una gran oportunidad para satisfacer la demanda emergente, adaptando los activos a las nuevas necesidades de los clientes”.**

Todavía no han trascendido demasiados detalles al respecto, pero los interesados podrán alquilar naves desde los 2.500 m<sup>2</sup>, y se ofrecerán soluciones personalizadas para las grandes operaciones logísticas que puedan desarrollarse.

#### Regeneración de espacios logísticos

Otra tendencia clave que es preciso tener en cuenta ante la falta de espacio logístico, es la regeneración de otras instalaciones logísticas que se hayan quedado obsoletas o que sea necesario adaptar para nuevos usos relacionados con actividades de e-commerce o última milla, por ejemplo.

Prologis, que cuenta con un equipo en España con un gran conocimiento en el sector a la hora de readaptar y modernizar instalaciones, ha renovado recientemente su proyecto Park Circuit DC1, adquirido en febrero de 2020 entre los municipios de Montmeló y Granollers.

También ha hecho lo propio en solo cuatro meses con el de Prologis Park Azuqueca DC1, en esta localidad del llamado Corredor del Henares.

Desde la promotora, consideran que la modernización de edificios logísticos supone una gran oportunidad para satisfacer la demanda emergente del e-commerce, adaptando estos activos a las nuevas necesidades que plantean los clientes, que cada vez apuestan más por el despliegue de operativas omnicanal.

En su opinión, un proceso de reacondicionamiento genera nuevo valor para el territorio, al mismo tiempo que contribuye a la reducción de la huella de carbono gracias a la apuesta por la automatización y la eficiencia energética.

En España, es una opción más común en las segundas y terceras coronas de mercados como los de Madrid y Barcelona, como consecuencia de la escasez de suelo que se está registrando en las áreas urbanas más cercanas al consumidor final. ●

Segro ha adquirido los terrenos en los que se ubicaba la fábrica de Derbi en la localidad de Martorelles.

El comercio electrónico amplía el interés por nuevas ubicaciones

## EL MERCADO LOGÍSTICO ESPAÑOL SE ABRE A NUEVAS ZONAS

Panattoni estima que el comercio electrónico impulsa el papel que están llamadas a jugar ciudades medianas y pequeñas como hubs para optimizar los envíos. Por ese motivo, la compañía desarrolla proyectos a riesgo en zonas como Zaragoza o Valencia para atender una demanda creciente.



La actividad inmológica en España está conociendo en los últimos meses un fuerte crecimiento espoleado por el auge del e-commerce, tan transversal en su pujanza que está diversificando la demanda en puntos muy variados de la geografía de la península ibérica.

El perfil de las empresas en busca de naves modernas, eficientes y sostenibles es diverso.

En este sentido, la demanda se está notando en los polos industriales tradicionales del país, como son Cataluña, Madrid y el País Vasco, pero también, como destaca Panattoni, en ciudades medianas y pequeñas con tanta fuerza que las administraciones locales han tenido que ponerse rápidamente al día para responder a las exigencias del comercio electrónico.

Desde la llegada de Panattoni a España en marzo de 2020, la compañía siempre ha tenido en mente que buena parte del impulso propiciado por el e-commerce vendría de ciudades medianas o incluso pequeñas con vocación de hubs, y con espacios bien conectados a infraestructuras de primer nivel como puertos, aeropuertos y autovías.

Los proyectos a riesgo que Panattoni está

desarrollando resumen bien este panorama.

Han hecho una apuesta de máximos por Zaragoza, un hub emergente donde, según datos de CBRE, se espera que el 2021 cierre con un aumento de la contratación del 20% respecto a 2020. En la Plataforma Logística de Zaragoza (PlaZa) están desarrollando los proyectos Zaragoza II, con 12.000 m<sup>2</sup> de superficie alquilable para un inquilino o varios, y Zaragoza III, con dos edificios de un total de 24.000 m<sup>2</sup> de superficie alquilable y especialmente pensados para actividades de cross-docking.

La apuesta de Panattoni es similar en el caso de Valencia, cuyo puerto se ha convertido en una de las principales vías de importación y exportación de mercancías en España. A poca distancia de éste, y en pleno Corredor del Mediterráneo, están desarrollando dos proyectos en Picassent y Alzira.

Igualmente están atendiendo a los polos industriales tradicionales, con un proyecto en Getafe, dentro de la primera corona de la capital, y otro en Castellbisbal, a menos de 20 km del centro de Barcelona, los cuales cuentan con una privilegiada ubicación para operaciones logísticas de última milla. ●

La buena conectividad de algunas ciudades medianas y pequeñas facilitan su papel como hubs para el desarrollo del comercio electrónico.



Áreas de descanso seguras

# CUIDAR AL TRANSPORTE: APARCAMIENTOS PARA CAMIONES

La escasez de conductores y los riesgos de seguridad obligan a pensar en recintos en los que los camiones y su carga estén seguros, mientras los chóferes puedan descansar con dignidad de su dura actividad diaria. Además, están en juego más de 8.200 millones de euros al año en pérdidas por robos en la carretera, fundamentalmente dentro de los propios camiones.

El transporte de mercancías por carretera vive un **proceso de degradación** que tiene en la escasez de personal una de sus consecuencias más dramáticas.

Las condiciones de trabajo en este sector esencial para la economía y la competitividad de cualquier país han ido **empeorando progresivamente**, hasta expulsar a los profesionales mejor formados y con más experiencia, que buscan salidas en otros mercados de trabajo menos exigentes.

Ante esta situación, empresas e instituciones intentan reaccionar intentando **dignificar** la profesión de conductor a través de diferentes iniciativas.

Una de las más avanzadas es el desarrollo de áreas de carga y descarga, así como zonas

**“ Lo ideal sería contar con un aparcamiento seguro cada cien kilómetros en la red viaria de la Unión Europea para facilitar el trabajo de los conductores profesionales.**

de descanso en carretera que permitan a los conductores **recuperar fuerzas con dignidad y con seguridad suficiente**, tanto para su propia integridad, como para la de sus vehículos y sus cargas.

De hecho, la Unión Europea planea invertir **100 millones de euros** para desarrollar una red de áreas de descanso seguras para transportistas.

El sector considera que esa cifra es ridi-

La seguridad y el confort en los aparcamientos son elementos esenciales para el transporte.



cula, aunque, en paralelo, otros **actores privados** ya trabajan para mejorar las difíciles condiciones en que desarrollan su labor los conductores profesionales en servicios de larga distancia.

En este contexto, la realidad del sector no pasa desapercibida y **se multiplican las iniciativas**.

De hecho, todos los desarrollos de instalaciones logísticas de última generación tienen cada vez más en cuenta **amplios patios de maniobras** y cada vez más parques logísticos cuentan con centros de servicios especialmente orientados para los profesionales del transporte.

Con estas iniciativas, se busca responder a un **doble reto**.

Por un lado, cada vez es más común que

Los aparcamientos y las zonas de maniobra son cruciales para que una nave permita una actividad logística ágil e intensa.

coincidan en una misma plataforma **vehículos de muy diversas características**, desde furgonetas y derivados de turismo para servicios de corto radio, hasta grandes megacamiones y duotráilers para circuitos de larga distancia.

Además, a esta creciente complejidad en la operativa logística se suma el **proceso de transformación energética**, que obliga a contar con cargadores eléctricos y con facilidades para el abastecimiento de gas. Incluso empiezan a verse las primeras instalaciones de hidrógeno, un combustible que parece llamado a ser el futuro de transporte de larga distancia.

Por otro lado, la escasez de conductores profesionales obliga a cuidar al máximo a un **colectivo especialmente castigado** por unas





duras condiciones de trabajo.

Así pues, los pequeños transportistas europeos demandan **aparcamientos seguros** para camiones, con financiación adecuada y un estándar que garantice instalaciones similares en toda la Unión Europea.

A su vez, en Galicia, se quiere aprovechar los fondos de recuperación para constuir aparcamientos de camiones ante la falta de espacios de que adolece la región, mientras que, por otro lado, Castilla y León quiere invertir **111 millones de euros** en una red de áreas de estacionamiento seguras con fondos europeos a partir de los enclaves CYLOG.

En definitiva, el sector aboga por que haya **un estacionamiento seguro para camiones cada 100 kilómetros** para evitar los 8.200 millones de euros al año en pérdidas por robos en la carretera, la mayor parte de ellos dentro de los propios camiones y que constituyen un problema no solo para los transportistas, sino para sus clientes y para todos los actores de la cadena de suministro.

Por eso se suceden las **iniciativas** tanto en el sector público, como en el privado.

Dentro del sector público, los **puertos** abogan por construir espacios seguros, especialmente aquellos que tienen tránsitos hacia el Reino Unido, como es el caso del puerto de Santander.

El enclave cántabro trabaja para contar con un nuevo aparcamiento de semirremolques en **Maliaño**, que tendrá una superficie de 80.000 m<sup>2</sup> y un mínimo de 160 plazas.

De igual modo, desde este mismo verano, el puerto de **Almería** ya tiene operativa su nueva terminal de tráfico pesado con capacidad para 219 vehículos y 25.000 m<sup>2</sup> de superficie.

Además, el puerto de **Algeciras** ya tiene en obras su segunda terminal para el aparcamiento de camiones y semirremolques que contará con 542 plazas, mientras que la empresa pública guipuzcoana Bidegi invierte 2,9 millones

de euros en un aparcamiento de 190 plazas para camiones en la AP-68, a la altura de la localidad de Oyarzun.

A su vez, El Ayuntamiento de **Molina de Segura** impulsa la ampliación de la Ciudad del Transporte para que alcance una superficie total de 100.000 m<sup>2</sup> con mejores servicios para los transportistas.

Como parte de la **iniciativa privada**, los cuatro inmuebles que ha desarrollado Goodman para Amazon en Tarragona, Barcelona y Madrid cuentan con aparcamientos contruidos en altura, hasta cinco en Montcada, lo que permite

**8.200 millones de euros al año en pérdidas por robos en la carretera.**

un mayor aprovechamiento del suelo, así como un mayor control de seguridad.

**Inditex**, por su parte, también ha tenido en cuenta las necesidades de sus transportistas a la hora de ampliar su plataforma de Pla-Za, en la que habilitará un espacio destinado al aparcamiento de camiones para que vehículos y conductores puedan llevar a cabo las labores previas a la carga y descarga de mercancías.

Las necesidades del transporte terrestre también son una prioridad para el desarrollo de **Panattoni** en Alcira, donde contará con playas de maniobra de 32 metros, en un proyecto pensado para poder combinar actividad cross-dock para mejorar los procesos de última milla.

En cuanto al resto de parcela no edificada se utilizará para el desarrollo de un aparcamiento de 315 plazas que permita agilizar el flujo de vehículos para la asignación y entrega de pedidos, algo que también se ha tenido en cuenta para el proyecto de la compañía en la localidad madrileña de **Getafe**. ●

Agenda con los eventos más importantes

Noticias actualizadas diariamente

El Supremo anula parcialmente la regulación de la pérdida de honorabilidad del ROTT

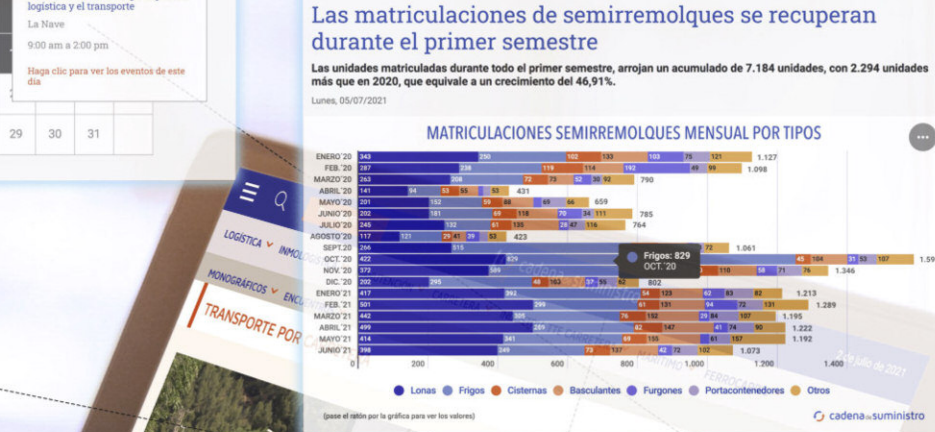
Una sentencia del Supremo anula, a instancias del Comité Nacional, la nueva regulación de la pérdida de la honorabilidad recogida en la última modificación del ROTT.

Lunes, 19/10/2020



Los procedimientos de pérdida de honorabilidad tramitados quedan sin efecto por la sentencia. El Tribunal Supremo ha admitido el recurso interpuesto por el Comité Nacional de Transporte contra las nuevas normas en relación con la **pérdida de la honorabilidad** introducidas en la última reforma del ROTT que entró en vigor el pasado mes de febrero. En consecuencia, el Alto Tribunal **ha declarado nula esta regulación** en ese aspecto concreto, que considera contrario a derecho "por la incorrecta transposición" del Reglamento europeo que lo establece. La sentencia, que anula un precepto entero del nuevo ROTT, señala que el procedimiento establecido se limita a un **simple trámite de alegaciones**, sin garantía procesal alguna para el administrado, cuando debería haberse regulado un procedimiento administrativo completo, a la vista sobre todo de las consecuencias que puede tener la pérdida de la honorabilidad para cualquier empresa de transporte. Concretamente, el Supremo concluye, como recoge Fenadismer, que "la finalidad de la exigencia del procedimiento administrativo completo tras la imposición de la sanción no puede ser sino el deseo que haya un procedimiento cuyo **objeto específico** sea

AGENDA						
«Jun Julio 2021 Ago»						
L	M	M	J	V	S	D
5	6	7				
12	13	14				
19	20	21				
26	27	28	29	30	31	



Edición digital y descargable de nuestros monográficos

¿Se conforma con una parte o prefiere tener una visión de conjunto?

10 años  
cadena de suministro

En Cadena de Suministro entendemos el sector del transporte y la logística como un todo.

Por eso ofrecemos una información transversal del conjunto de toda la cadena de valor

www.cadenadesuministro.es  
info@cadenadesuministro.es



# LA SOSTENIBILIDAD, UN ELEMENTO INDISPENSABLE EN LA LOGÍSTICA DE HOY

Las certificaciones medioambientales Leed y Breeam son las más utilizadas a nivel internacional para determinar si una instalación cumple con ciertos estándares y requisitos en materia de sostenibilidad, aunque ya está empezando a extenderse también el uso de la Certificación Verde.

La sostenibilidad va adquiriendo cada vez un mayor protagonismo en todos los sectores y, por supuesto, el inmológico no se queda atrás. Tanto la construcción como la posterior operativa de los centros logísticos ha de regirse en la actualidad por unos parámetros muy estrictos que garanticen la **reducción del impacto medioambiental** y el consumo energético.

El camino pasa por el uso de materiales respetuosos con el medio ambiente para el desarrollo de las instalaciones. Esto incluye, según explica un informe de CBRE, implementar medidas como el **control de la erosión y la sedimentación** durante el movimiento de tierras, el uso de materiales reciclados y pinturas con un bajo nivel de compuestos orgánicos volátiles, y una correcta gestión de los residuos generados.

A ello se añade la mejora de la calidad ambiental en la nave, para lo que pueden utilizarse **soleras de hormigón en exteriores**, TPOs en cubierta de colores reflectantes para evitar el sobrecalentamiento, exutorios prácticos para una mejor ventilación y el *'Blower door test'* para minimizar las infiltraciones de aire en las oficinas.

En las instalaciones actuales, también es frecuente el uso de **sistemas de recogida de las aguas pluviales** de la cubierta o las griferías que faciliten un menor consumo.

Es preciso también, instalar soluciones que favorezcan la **eficiencia en el consumo de la energía**, como pueden ser las placas fotovoltaicas, los paneles solares o el aislamiento térmico de fachadas y cubiertas. Esto se combina con la iluminación LED y sistemas como los sensores autorregulables y detectores de presencia.

Asimismo, deben cuidarse ciertos detalles orientados al transporte de los trabajadores, para **promover el uso de medios sostenibles**.

Por ejemplo, con la instalación de **cargadores de coches eléctricos** en el aparcamiento de la nave y la promoción del uso de bicicletas y otros sistemas de transporte alternativos.

Todo ello permite, en muchos casos, beneficiarse de desgravaciones fiscales y otros incentivos en ciertas zonas, además de **demostrar el compromiso del propietario** con el cuidado del medio ambiente y la responsabilidad social.

## Certificación Breeam

Hoy en día, es prácticamente imprescindible en el mercado logístico ofrecer al cliente un certificado de sostenibilidad que acredite que la nave que va a adquirir o donde se va a instalar se ha construido y opera siguiendo **unos elevados criterios de respeto al medio ambiente**.

**“En el mercado logístico, es imprescindible ofrecer al cliente un certificado que acredite que la nave cumple con los más elevados criterios de sostenibilidad”.**

Para ello, existen dos certificaciones clave, que son las más utilizadas a nivel internacional: **Leed y Breeam**. La elección entre una y otra depende fundamentalmente de las características de la instalación y el interés concreto de cada promotor, siendo recomendable valorar primero en cuál de los dos sistemas se puede obtener una mayor puntuación.

Breeam (*Building Research Establishment Environmental Assessment Methodology*) **nació en Reino Unido en 1990** y está considerado como el primer sistema de certificación de sostenibilidad.

Favorece una construcción más sostenible, que **se traduce en una mayor rentabilidad**, la



reducción de su impacto medioambiental y un mayor confort y salud para quien vive, trabaja o utiliza el edificio.

Un asesor cualificado debe realizar una evaluación para valorar determinados parámetros relacionados con la energía, **la salud laboral y el bienestar de los empleados**, la innovación, el uso del suelo, los materiales utilizados, el modelo de gestión, los niveles de contaminación, los modos de transporte, la gestión de residuos y el uso del agua.

Cada una de estas categorías se subdivide a su vez en diferentes objetivos y marcas, lo que ayuda a determinar la puntuación final tras **aplicar un factor de ponderación ambiental** que tiene en cuenta la importancia relativa de cada área de impacto.

Las instalaciones pueden alcanzar **varios niveles dentro del esquema Breeam**, en función de los requisitos que cumplan: *'Acceptable'*, *'Pass'*, *'Good'*, *'Very Good'*, *'Excellent'* y *'Outstanding'*. Esto se refleja en el número de estrellas que aparecen en el certificado.

Las instalaciones fotovoltaicas para el autoconsumo van a tener una gran implantación.

Tomando el 100% como el objetivo ideal de cumplimiento, si la instalación alcanza menos de un 10%, **no podrá ser obtener ningún tipo de certificación**, mientras que si obtiene entre un 10% y un 25%, llegará al nivel *'Acceptable'*, solamente disponible en el esquema de certificación *'Breeam in Use'*, y si se sitúa entre el 25% y el 40%, obtendrá el *'Pass'*.

**“Es preciso instalar soluciones que favorezcan la eficiencia en el consumo de la energía, como placas fotovoltaicas o paneles solares”.**

Para llegar al llamado *'Breeam Good'*, es necesario entre un 40% y un 55%, y entre un 55% y un 70% para el *'Very Good'*. Por encima, se sitúa el *'Excellent'*, que exige un grado de cumplimiento de los requisitos de **entre el 70% y el 85%**, y el *'Outstanding'*, con más del 85%.

En la actualidad, existen **164 proyectos del segmento industrial-logístico** ya certificados en España y 69 registrados en el programa. Por ejemplo, la instalación de Crossbay

**164** proyectos del segmento industrial-logístico ya han sido certificados en España por el programa Breeam.



que Makro ha alquilado en el tercer trimestre en El Prat de Llobregat contará con la certificación 'Breeam Excellent'.

Otras instalaciones que cuentan con certificados de este tipo son **las de Seur en Illescas** o el nuevo desarrollo de Panattoni para **Leroy Merloin en Torija**, que fueron reconocidas con el 'Breeam Very Good', la misma categoría que obtendrá el nuevo almacén de GLP en Pinto.

Además, destaca el caso de Goodman, que ha desarrollado en el municipio madrileño de Getafe el primer parque logístico de España que cuenta con el **certificado Breeam de urbanismo sostenible**, denominado 'Getafe Terminal Logistics Centre'.

La instalación, cuya finalización está prevista para finales de 2022, se enmarca dentro de su estrategia de desarrollar activos sostenibles de alta calidad **con visión a largo plazo**.

#### Certificación Leed

La certificación Leed (*Leadership in Energy and Environmental Design*) nació en el año 1998, creada por el Consejo de Certificación Verde de Estados Unidos, USGBC por su siglas en inglés.

**Premia el uso de estrategias sostenibles** en todos los procesos, desde la construcción de la nave hasta cuando la misma está en uso.

Entre los criterios para la evaluación de cada instalación, destacan **la elección de un emplazamiento sostenible**, la eficiencia y aprovechamiento del agua, la eficiencia energética, el uso de energías renovables, conservación de materiales y recursos naturales y calidad del am-

biente interior, siendo la eficiencia energética el valor que más puntúa.

El certificado acredita que el edificio en cuestión está preparado para **soportar menores costes de operación** y aumentar el valor de los activos, reducir los residuos, mejorar la gestión de la energía y el agua, garantizar la salud y seguridad de sus ocupantes, y reducir las emisiones de gases nocivos de efecto invernadero.

**“La Certificación Verde presta especial atención al análisis del ciclo de vida del edificio, contemplando las externalidades ambientales y sociales que se pueden generar”.**

Se divide en cuatro niveles: 'Certified', 'Silver', 'Gold' y 'Platinum'. La primera es la más básica y requiere entre 40 y 49 puntos, y la segunda entre 50 y 59, mientras que la certificación 'Gold' exige entre 60 y 79 puntos, y la 'Platinum', más de 80 puntos.

En España, a 31 de diciembre de 2020, había **115 edificios industriales registrados** en el Programa Leed, de los cuales 62 han logrado ya la certificación.

El área de logística es la que lidera el grupo con 98 edificios registrados y 53 certificados, siendo el **segundo tipo de instalación que acumula más certificados** Leed en el país, debido a la fuerte inversión en el sector.

Según explican desde CBRE, estos están re-

Montepino acumula ya numerosos certificados Leed en la categoría 'Gold'.



**“La elección entre una certificación u otra depende de las características de la instalación y el interés concreto de cada promotor”.**

partidos principalmente por la **Zona Centro, Cataluña, Aragón, Andalucía y País Vasco**.

Entre las principales empresas del ámbito in-mologístico que apuestan por esta certificación se encuentran por ejemplo Montepino, Merlin y Pavasal. En el caso concreto de Montepino, acumula 21 certificados de este tipo en sus proyectos, algunos de ellos **aún en proceso de tramitación**, de los cuales 15 de ellos corresponden a la categoría 'Gold', cinco a la categoría 'Silver' y uno a la 'Certified'.

En la categoría más elevada, se encuentran por ejemplo **uno de los edificios del complejo de Luis Simoes** en Guadalajara, su proyecto Marchamalo II o las recientemente inauguradas instalaciones de XPO en San Fernando de Henares.

#### Certificación Verde

En el caso del Consejo de Certificación Verde de España, GBCe, se ha desarrollado además la llamada Certificación Verde (Valoración de Eficiencia de Referencia de Edificios), que evalúa dónde se encuentra el edificio, **la calidad ambiental interior**, la gestión de los recursos, la integración social y la calidad técnica.

Para otorgarlo, es necesario realizar mediciones que garanticen resultados, **evitando las puntuar acciones concretas** que, dependiendo de cada edificio, pueden tener unas consecuencias distintas.

**62** instalaciones industriales ya certificadas por el programa Leed a 31 de diciembre de 2020.

En este caso, se presta especial atención al **Análisis de Ciclo de Vida** puesto que un edificio sostenible debe serlo, desde que se producen los materiales con que se construye, hasta que se produce la demolición y se les da a estos una segunda vida.

Lidl, por ejemplo, ha certificado ya varias de sus instalaciones con esta metodología, incluyendo la plataforma logística de Alcalá de Henares o la de Cheste.

La visión actual del Consejo es que el sector de la edificación necesita una transformación hacia un modelo circular en el que estén implicados todos los actores y se contemplen tanto las externalidades ambientales como sociales



El primer parque logístico de España con el certificado Breeam de urbanismo sostenible se ubicará en Getafe

que se pueden generar a lo largo de todo el ciclo de vida de los edificios.

De hecho, según un informe reciente que ha publicado esta entidad, durante el proceso de construcción **se desperdician entre el 10% y el 15%** de los materiales, mientras que el 54% de los materiales de demolición son directamente enviados al vertedero.

Estos datos demuestran, según el GBCe, la necesidad de diseñar una hoja de ruta factible y creíble que detecte cuáles son las prioridades actuales y **aúne los esfuerzos de todos los actores**, empezando por la Administración, que en su opinión, debería eliminar las restricciones actuales a la economía circular. ●



Es importante promover el uso de medios de transporte sostenibles entre los trabajadores de los centros.



Gracias a todos  
por el éxito de LoginREAL21



*login*REAL'22

Os esperamos en la Tercera Edición  
martes, 25 de octubre de 2022